aero JOURNAL HORS-SERIE
Mars. - Avril 2020
HS N° 35

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

MEDIUM

LES BOMBARDIERS BIMOTEURS AMÉRICAINS

un magazine des éditions caractère

caraKtère
presse & éditions

MARS
AVRIL
2020

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

Aérojournal n° 75

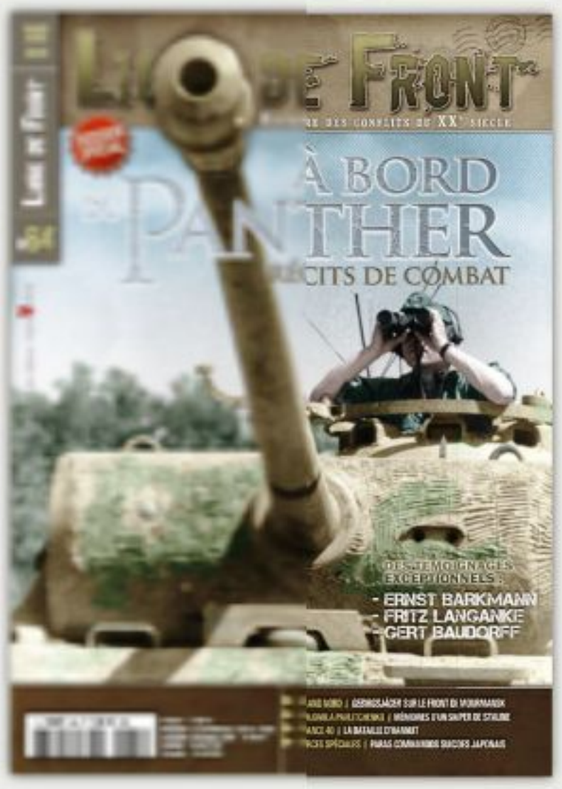
DOSSIER : MAI 1940
STOPPER LES *PANZER* !

Batailles & Blindés n° 95

DEVENIR *PANZERMANN* ?
Recrutement et formation

Ligne de Front n° 84

À BORD DU PANTHER
Récits de combats

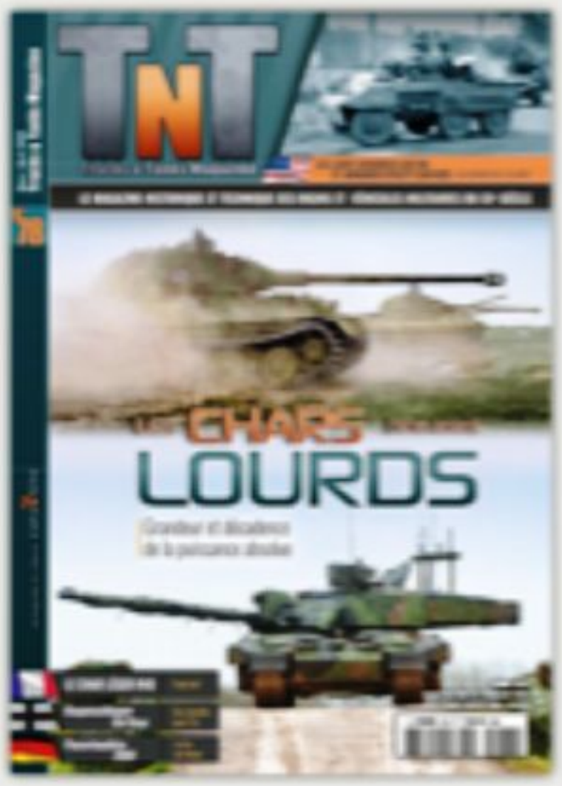


LOS! n° 49

SHINANO
Le géant de l'inutile

Trucks & Tanks n° 78

LES CHARS LOURDS
1616 - 2020



AJ Hors-Série n° 35

MEDIUM
Les bombardiers bimoteurs américains

LDF Hors-Série n° 38

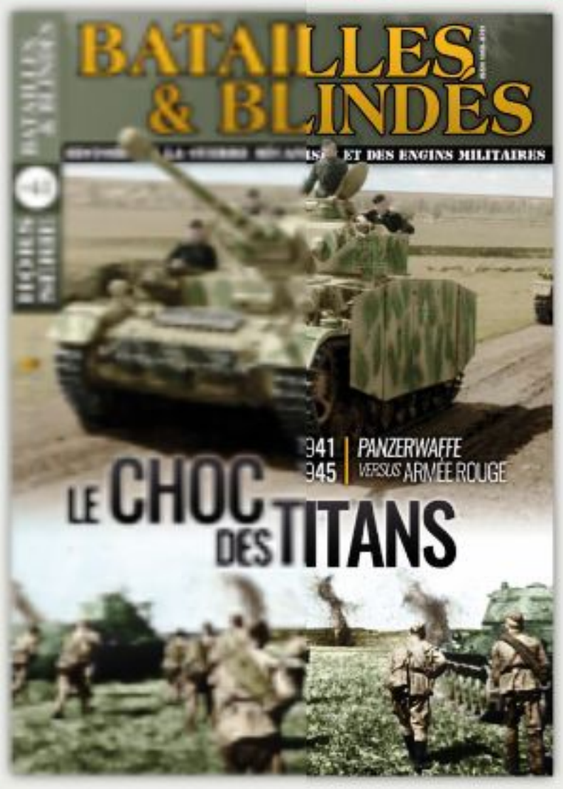
COMBATTRE DANS UN *STUG*
Témoignages et mémoires

Los! Hors-Série n° 22

Série les grandes Marine :
LA *KRIEGSMARINE*

BB Hors-Série n° 41

PANZERWAFFE VS ARMÉE ROUGE
Le choc des titans



Renseignements : Éditions Caraktère - Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 - www.caraktere.com

SOMMAIRE

1 LA GÉNÉALOGIE DES "MEDIUM" p.04

2 MTO LE THÉÂTRE D'OPÉRATIONS MÉDITERRANÉEN p.20

3 ETO LE THÉÂTRE D'OPÉRATIONS EUROPÉEN p.66

4 TROIS ANS AU FRONT ! p.94

Aérojournal Hors-Série n°35
Mars - Avril 2020

ISSN : 2103-7922
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 100 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Retrouvez-nous sur Facebook :
www.facebook.com/aerojournal.magazine

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 09 70 63 19 99
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt ✝
Service commercial E. Taurand
Direction artistique A. Gola
Infographie N. Belivier, M. Mioduszewska

Service des ventes et réassort :
à juste Titres - 04 88 15 12 41
Réassort et quantités modifiables sur :
www.direct-editeurs.fr

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B-1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en Espagne par :
Rivadeneyra, Madrid
- Origine géographique du papier : Allemagne
- Taux de fibre recyclé : sans fibre recyclées
- Certification des papiers / fibres utilisées : PEFC
- Eutrophisation : Ptot 0.021 kg/t

PEFC/14-38-00163

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

LA GÉNÉALOGIE DES "MEDIUM"

À la fin des années 1930, l'USAAC ne connaît dans sa nomenclature pour qualifier ses avions de bombardement d'autre désignation que le « B » (*Bomber*). Dès lors, qu'ils soient légers ou lourds, quel que soit le nombre de leurs moteurs ou même leur masse, tous les bombardiers sont des B. L'*Air Corps* (qui ne deviendra l'*Army Air Force* qu'en juin 1941) admet cependant que les appareils chargés des missions d'assaut répertoriés dans son grand inventaire par la lettre « A » (*Attack*) peuvent également emporter des bombes.

La frontière entre les deux catégories a ainsi tendance à devenir de plus en plus tenue au fur et à mesure que le risque de guerre se précise. C'est finalement de cette confusion des genres que naîtra le bombardier moyen ou « Medium ». On notera que les mentions (L) (M), (H), et (VH) soit Light, Medium, Heavy et Very Heavy (léger, moyen, lourd et super lourd) qui apparaissent lors de la deuxième guerre mondiale ne s'appliqueront jamais que pour designer des unités d'un point de vue fonctionnel. Leur instrument de combat demeurant toujours des B-24, B-25, B-26 ou B-29 sans autres distinctions.

▲ Chaînes de production du B-25 à Inglewood.

Sauf mention contraire, toutes photos US Nara, USAAF et collection de l'auteur.

▶ Aux B-10 succèdent les B-18 produits par Douglas. Il s'agit d'un DC-2 militarisé.

Les Origines

À l'automne 1937, constatant des lacunes dans l'équipement de ses unités d'attaques, l'USAAC lance une fiche programme visant à les doter rapidement d'un avion performant.
Douglas, Martin, North American et Boeing associé à Stearman proposent leur solution au printemps 1938. Les prototypes élaborés par les deux dernières firmes (NAA 40 et X-100), d'un dessin dépassé rappelant vaguement celui d'une boîte à chaussures, sont rapidement écartés. Les projets de Douglas et Martin au contraire sont des réussites esthétiques. Rapides,

maniables et bien armés, ils retiennent non seulement l'attention du gouvernement américain, mais aussi celle des commissions d'achat française, britannique et belge qui, devant la montée des périls, cherchent désespérément à étoffer leur aviation de bombardement.

Malgré l'accident affectant le prototype, survenu le 23 janvier 1939 et qui coûte la vie au pilote d'essai John Cable, le Model 7 B de Douglas conçus par Jack Northrop et Ed Heinemann remporte finalement la compétition. Doté d'un train tricycle, d'aspect résolument moderne, il se présente comme la synthèse la plus réussie. De facture plus classique, le Model 167 (XA-22) de Martin n'a cependant pas démérité.

La preuve en est fournie par les contrats aussitôt signés par la France en vue d'acquérir plusieurs centaines d'appareils des deux types (respectivement 270 et 200 exemplaires) sous la désignation de Douglas DB-7 et de Glenn Martin 167 F.

Les deux compagnies vont cependant apporter à leurs machines certaines modifications destinées à les rendre plus efficientes en vue des combats qui se profilent. Ainsi les DB-7 livrés à la France en novembre 1939 auront toujours un air de famille avec le Model 7. Cependant, dotés de P&W R-1830 S3C3-G Twin Wasp développant 1 100 ch (à la place des R-985 de 450 ch), d'un nouveau train d'atterrissage et d'un profil aérodynamique remanié affectant le dessin du fuselage, des ailes, des fuseaux moteurs ainsi que de la dérive, ils s'en distingueront aisément au premier coup d'œil.

Paradoxalement, l'USAAC décide (dans un premier temps) de ne faire fabriquer en série pour son compte aucun des deux prototypes. Cette attitude est de nature à accréditer la thèse selon laquelle son rôle se serait limité à fournir un paravent destiné à contourner la loi de 1935 dites de *Neutrality Act*.

▲ Ci-dessus : Le Martin XA-22 classé second au concours organisé par l'*Air Corps* est également choisi par la France qui l'utilisera sous la dénomination de Glenn Martin 167 F dans l'armée de l'Air et Martin 167 A dans la marine. La RAF en fera un Maryland

▲ En haut : Le Stearman XA-21 recalé en 1938 au profit du Douglas Model 7 B dans la compétition lancée par l'*Air Corps* afin de doter ses unités d'un bimoteur de bombardement !

▲ Glenn Martin fondateur de l'entreprise (avec les petites lunettes) partage la décapotable du président Roosevelt visitant ses usines.

Ces commandes étrangères constituent quoi qu'il en soit un véritable ballon d'oxygène pour les deux firmes qui en bénéficient. Alors même que l'Amérique semble s'enfoncer dans les affres d'une nouvelle récession, elles apparaissent pour la Martin Aircraft Compagny comme la garantie du maintien de son plan de charge. Elles contribuent en outre à pérenniser une ambitieuse politique de recherche et de développement, laquelle engendrera bientôt le B-26.

En mars 1939, quand l'USAAC lance la fiche programme 39-640, celle-ci précise l'appel d'offre C-213 édité 2 mois plus tôt pour l'étude d'un bombardier bimoteur doté d'une vitesse de pointe de 560 km/h disposant d'un rayon d'action de 2 400 km chargé de 900 kg de bombe et défendu par 4 mitrailleuses calibre 30. Le bombardier bimoteur standard de l'armée des États-Unis est alors le Douglas B-18. Armé de 3 calibre 30 (7,62 mm), il vole péniblement à 346 km/h et transporte ses 900 kg de charge offensive sur 1 800 km seulement. Le saut technologique attendu est donc énorme surtout en termes de vitesse.

Le B-18 inspiré du DC-2 est entré en service en 1936. Ce n'est pas un mauvais avion, mais l'évolution rapide de la technologie aéronautique mise en évidence lors de la guerre civile espagnole l'a rendu rapidement obsolète. Depuis sa conception, la vitesse des avions de chasse s'est en effet accrue dans des proportions notables passant de 350 à plus 500 km/h tandis que leur armement qui n'avait guère évolué depuis 1918 a été renforcé par la mise en batterie de multiples mitrailleuses et le développement de canons. Face à des adversaires potentiels comme les Bf 109 et autres Bf 110, le B-18 ne fait pas le poids !

Un successeur s'impose en toute logique. Le jeune ingénieur Peyton Magruder relève le défi pour Martin. Disposant d'une équipe de cinquante dessinateurs et techniciens il se met aussitôt au travail. Trois mois plus tard, le 5 juillet, Martin propose aux autorités militaires un avion de papier, un concept, désigné model 179.

Servi par un équipage de cinq hommes, le Martin 179 doit être un monoplan tout en métal d'aspect moderne. Doté d'un train d'atterrissage tricycle, il sera propulsé par deux moteurs en étoile Pratt and Whitney R-2800 Double Wasp de 1 850 chevaux, dont les nacelles profilées seront disposées sous chacune des demi-ailes. D'une surface relativement réduite, celles-ci seront placées en position haute sur le fuselage. De section circulaire, elles seront caractérisées par des lignes aérodynamiques très pures. L'armement défensif se compose initialement de quatre mitrailleuses : deux de 7,62 mm et deux de 12,7 mm, montées en tourelle dorsale. La charge offensive pouvant aller jusqu'à 2 600 kg doit être répartie entre deux soutes indépendantes situées dans la partie centrale de la machine.

▼ Le prototype du B-26 MA S/N 40-1361 le 25 novembre 1940, jour de son premier vol. On admire la fluidité du dessin et l'aérodynamisme de la machine.

Les autres bureaux d'études ne sont pas restés inactifs... La concurrence la plus sérieuse vient cette fois de la North-American qui avec son le NAA-62 propose une version profondément remaniée et affinée de son NAA-40 de 1937. Stearman et Douglas, le premier avec un X-21 à peine modifié et le second avec le X-23, qui est une militarisation du DC-3, paraissent immédiatement distancés. Conformément à la fiche programme, la commission d'évaluation qui se réunit à Wright Field apprécie les plans qui lui sont proposés et classe les différents projets en leur attribuant un quota de points. Le maximum possible est fixé à mille points, qui sont censés représenter la perfection. Le 179 obtient un score extraordinaire 813,6 devançant de 140 points l'étude de NAA, tandis que Douglas arrive troisième avec 610,3 points, Stearman se classant bon dernier avec un médiocre 442,7. Les résultats sont proclamés le 10 août ; aussitôt une commande de l'USAAC portant sur 201 exemplaires du 179 est passée. Confirmée le 20 septembre, celle-ci intervient avant même que le premier rivet du nouvel appareil n'ait été posé !

Glenn Martin qui à la vue des premières épures s'était dit persuadé de l'emporter ne peut que se féliciter de la confiance accordée à Magruder.

Premiers développements

Initialement bidérive, le 179, qui devient dès lors le B-26, sera doté à la suite des premiers essais en soufflerie (tant pour des raisons aérodynamiques que de défense du secteur arrière) d'une dérive unique de grande dimension. Pour le reste, il est fait confiance à Martin pour lancer la production de son modèle dans les meilleurs délais, sans lui faire subir de modifications notables.

Pour autant, confronté au forcing de North American et sans doute soucieux de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier (c'est sous doute à ce même principe de double sécurité qu'on doit la multiplication de doublons au sein d'une même spécialité B-17 et B-24, P-38 et P-47, B-29 et B-32), l'US Army passe une commande sensiblement équivalente (184 exemplaires) pour le modèle présenté par cette firme. Il s'agit du futur B-25 Mitchell auquel si souvent le B-26 sera comparé. Cette comparaison n'a toutefois guère de sens, pas plus que celle qui consiste à opposer le B-17 au B-24 (conçu cinq ans plus tard et techniquement beaucoup plus complexe). Le produit de la Martin Company dispose en effet (au moins sur le papier) d'une marge de supériorité affirmée sur son concurrent qui, fruit d'une longue maturation, se rattache finalement à une génération antérieure. La NAA 62 se révèle seulement plus facile à piloter, à construire et surtout beaucoup moins cher à produire.

▲ Le premier (presque) B-25 S/N 40-2165 photographié le 19 août 1940 sur l'aéroport de Los Angeles. Arrivé deuxième du concours derrière celui qui deviendra le B-26, le B-25 plus classique et technologiquement moins évolué que son concurrent va voler trois mois avant lui. On distingue parfaitement l'absence de dièdre sur la section intérieure de la voilure, cette modification n'étant adoptée qu'au 10e exemplaire de la présérie. On remarque également les dérives de dimensions réduites.

North American ne s'y trompe d'ailleurs pas en proposant en 1942, dans le cadre d'un programme mort-né de bombardier moyen pressurisé, un XB-28 Dragon visiblement très inspiré du dessin adopté par Martin pour son B-26.

En 1939, ce dernier est sans contestation possible le bombardier le plus avancé au monde sur le plan technologique, à tel point que Martin songe alors à le baptiser « Martian » ! Tout un programme !

Son concurrent de North American apparaît certes moins révolutionnaire, mais il inspire confiance. L'appareil conçu par l'équipe de Lee Atwood, bien que dérivé du NAA-40B s'en distingue sur plusieurs plans. Au niveau des performances, le futur Mitchell va plus loin, plus haut plus vite et avec plus d'armements que son devancier. Il est aussi plus grand et plus lourd. Le cockpit en tandem a laissé la place à un aménagement côte à côte plus classique. L'aile située haut sur le fuselage du NAA 40 est désormais située en position médiane. Comme sur le B-26, l'appareil est doté d'un train tricycle et d'une double dérive. Le premier de ces attributs va demeurer commun à ces deux appareils contrairement au second qui continuera à caractériser le seul B-25. Le train principal s'escamote dans des logements ménagés à la base des nacelles qui reçoivent les Wright R-2600–9 Double Cyclone d'une puissance unitaire de 1 700 ch. L'équipage se compose de 5 membres (pilote, copilote, navigateur, radio et mitrailleur) regroupés, sauf le mitrailleur à l'avant de la machine. L'armement défensif prévu, mais non monté est à ce stade constitué par trois mitrailleuses légères Colt AN/M2 calibre 30 (une à l'avant, la seconde sur poste de tir latéral la dernière en position dorsale dans la partie postérieure du fuselage). À la différence du B-26, aucune tourelle mobile n'est alors prévue. La défense du secteur arrière repose donc sur une unique mitrailleuse fixe en l'occurrence une M2 de calibre 50. L'appareil est en outre prévu pour emporter dans une soute unique une charge offensive de 3 600 livres.

Une maquette grandeur nature du nouveau bombardier est présentée aux autorités le 9 novembre 1939. Mais il faut attendre l'été de 1940 pour voir le premier B-25 S/N 40-2165 (numéro constructeur 62-2834) au roulage. Ce premier modèle dispose d'une voilure au profil classique affectée d'un dièdre constant. Le profil en ailes de mouette ne sera introduit que sur le 10e exemplaire produit. En dehors de cela 40-2165 endosse tous les caractères communs à lignée des B-25 qui feront de cet avion un classique !

Le 19 août 1940, il prend l'air pour la première fois avec à ses commandes le pilote d'essai Vance Bresse assisté Roy Ferren. Réalisé à partir du terrain de Mines Field (aujourd'hui englobé dans le fameux LAX, l'aéroport international de Los Angeles), voisin des ateliers du constructeur à Inglewood, où l'appareil a été assemblé, le vol se passe sans problème majeur, l'avion affichant dès les origines un

Fruit des idées des uns et du savoir-faire des autres, le bombardier moyen pressurisé XB-28 Dragon est une sorte de B-26 stratosphérique développé par North American en 1942 mais demeuré sans suite.

Photographié quelques semaines avant Pearl-Harbor, ce B-26 MA est l'un des premiers à être livré à l'USAAF.

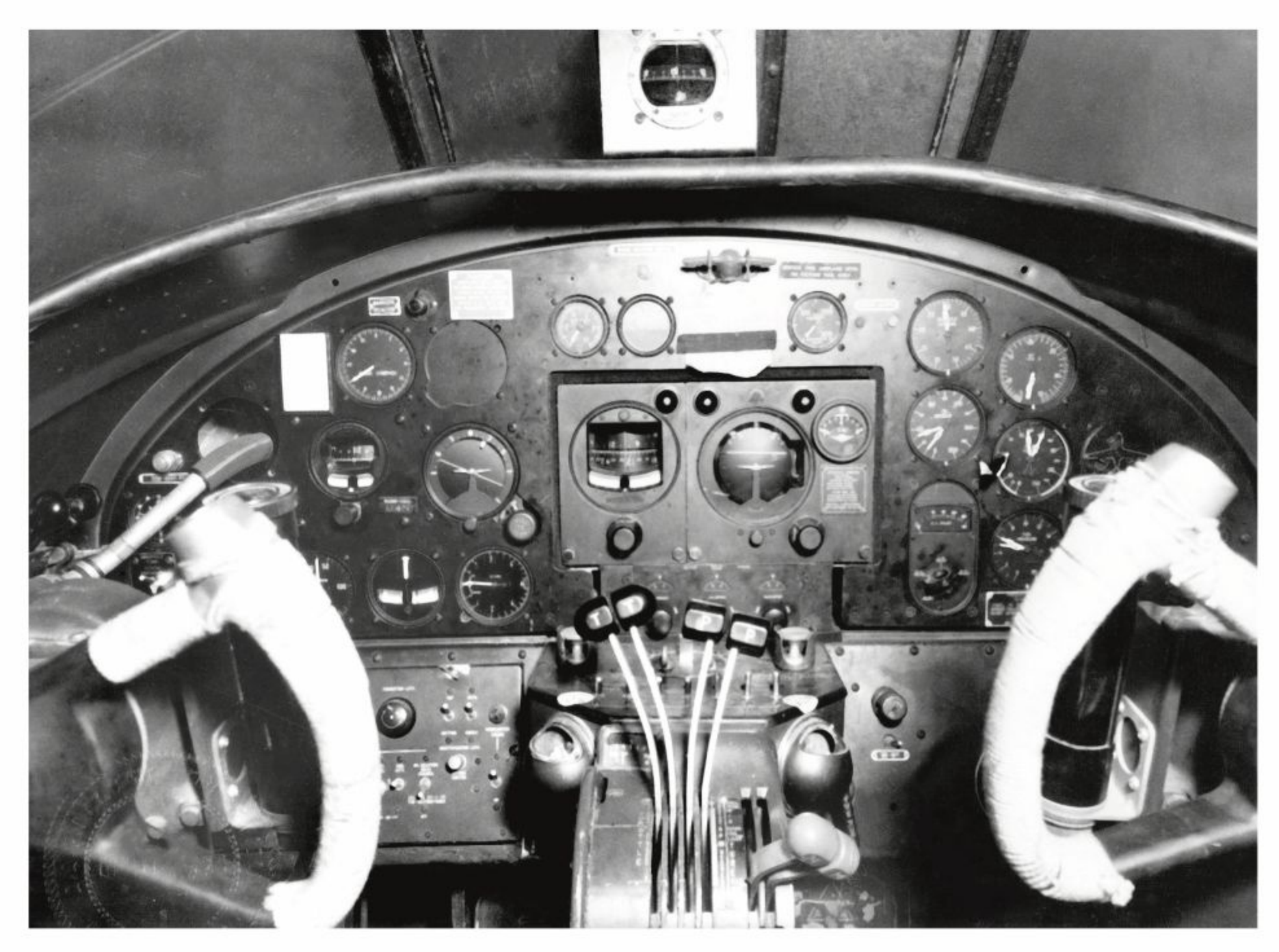
B-25 à Inglewood. Au cours de la guerre, presque 10 000 B-25 seront assemblés.

Belle photo d'une maquette de B-25 C en bois destinée aux essais en soufflerie.

comportement particulièrement sain. Seule une légère instabilité l'affecte dans la combinaison des axes de roulis et de lacet connue dans le domaine des essais en vol comme le « roulis hollandais ». Il y sera remédié en dotant la voilure sur sa partie intérieure d'un dièdre de 3°. Le seul autre changement majeur préconisé lors des essais sera l'agrandissement de la taille des surfaces verticales. En tout, 24 B-25 sortent des chaînes de la North American. Bien qu'en pratique il n'y ait eu ni X ni YB-25, cette production initiale n'a d'autre valeur militaire que celle de fixer des standards pour l'avenir. Viennent ensuite 40 B-25 A dotés de blindage et de réservoirs auto-obturants. Ils sont les premiers à être admis au service actif au sein du 17th BG basé à McChord Field (état de Washington) dès février 1941. Sont ensuite fabriqués 120 B-25 B. Ils seront les premiers à être exportés vers le Royaume-Uni, qui leur attribuera la désignation de Mitchell *Mk. I*, mais ne les utilisera pas en première ligne. Une fois n'est pas coutume, le nom de baptême est attribué à l'initiative du constructeur par l'USAAC en l'honneur du General William « Billy » Mitchell, grand théoricien de l'aviation de bombardement mort en 1936, après avoir été contraint de prendre une retraite anticipée. Le Mitchell demeure quoi qu'il en soit à ce jour le seul avion américain a avoir reçu officiellement le nom d'un pionnier de l'aviation.

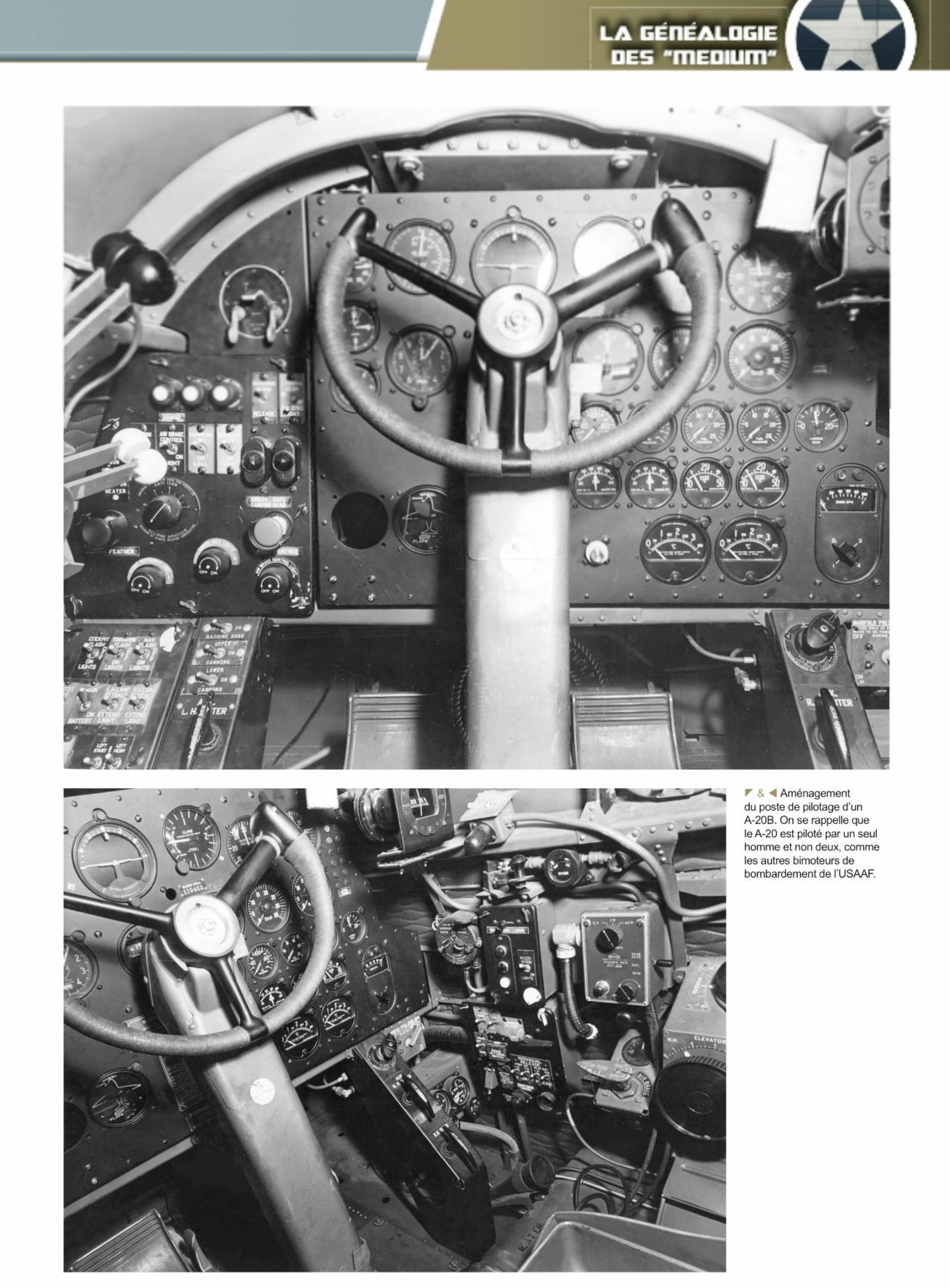
Les B seront les derniers livrés avant le début des hostilités. Ils sont parfaitement aptes à prendre part aux combats d'autant plus que leur armement a été renforcé par l'installation d'une tourelle dorsale Bendix Type L dotée de deux mitrailleuses M2 de 12,7 mm. Un second poste de tir rétractable et pareillement équipé est désormais disposé en position ventrale. La tourelle arrière est en revanche supprimée de même que le poste de tir latéral. La pointe avant demeure défendue par une seule « 30 ».

Reste que ces renforcements ne sont pas sans conséquence sur la masse de l'appareil et sur sa vitesse de pointe. Celle-ci apparaît en retrait de près de 40 km/h par rapport à celle de la série A pour s'établir aux environ de 480 km/h. Allégés de tout le superflu et même du nécessaire, ces appareils seront ceux qui serviront au Colonel James Doolittle pour son raid de 30 secondes (en fait un petit peu plus) sur Tokyo. Réalisé en avril 1942, ce fait d'armes assurera définitivement la renommée du Model 62 de la North-American. Mais nous n'en sommes pas encore là. Pendant ce temps effet la concurrence n'est pas demeurée inactive et Model 179 de Martin en est lui aussi parvenu à un niveau pré opérationnel. Le Premier B-26 est paré à voler un an après la signature du contrat. Entre-temps la guerre a été déclarée. La Pologne puis une bonne partie de l'Europe de l'Ouest ont été envahies tandis que la Grande-Bretagne, soumise au Blitz et à une intense guerre sous-marine, lutte pour sa survie.



◀ Tableau de bord d'un B-25 C.

◣ Tableau de bord d'un B-26 B, plus complexe par certains aspects que celui du B-25.



◤ & ◀ Aménagement du poste de pilotage d'un A-20B. On se rappelle que le A-20 est piloté par un seul homme et non deux, comme les autres bimoteurs de bombardement de l'USAAF.

C'est donc à l'automne 1940 que Le Martin N° 1226, Serial Number 40-1361, resplendissant dans son fini usine, agrémenté des couleurs vives de l'USAAC, sort de l'atelier. Ce premier B-26 dispose d'un fuselage semi-monocoque en aluminium d'une longueur 17,75 m. La soute à bombes constituant l'essentiel de la section centrale court le long des demi-ailes. Celles-ci, à faible allongement, sont d'une surface réduite à 48,12 m² pour une envergure totale de 19,81 m. Elles reçoivent les deux énormes moteurs Pratt and Whitney R-2800-5 Double Wasp de 1 850 chevaux qui entraînent une non moins impressionnante hélice quadripale d'un diamètre de 4,10 m produite par Curtiss Electric (le même groupe motopropulseur entraînant la même hélice est également retenu pour le chasseur P-47). L'appareil est équipé d'un train tricycle escamotable hydrauliquement. La roulette de nez pivotant à 90° et se rétracte à l'aplomb du poste de pilotage, tandis que le train principal vient tout entier prendre place à l'intérieur d'un logement situé dans la partie postérieure des fuseaux des moteurs. Les plans fixes horizontaux en cantilever, caractérisés par leur dièdre positif, ainsi que la dérive et l'ensemble des parties mobile ne font appel à aucun entoilage. Avec la masse de 14 540 kg pour une surface portante de 48,12m², la charge alaire atteint un chiffre impressionnant voisin de 300 kg/m², laissant présumer de dangereuses caractéristiques de décrochage, un comportement de fer à repasser dans certaines configurations de vol et une vitesse d'atterrissage très élevée.

Malgré tout, le premier vol du N° 1226 réalisé le 25 novembre 1940 (le même jour que celui du DH Mosquito britannique et quatre mois après celui du B-25) par William Ebel, pilote d'essai maison et ingénieur en chef de la Martin Aircraft Compagny, va permettre de confirmer tous les espoirs industriels sinon militaires placés dans cette machine de guerre.
Au fil des vols de prise en main, si l'avion se révèle effectivement comme le camion à bombes attendu, certaines autres performances affichées apparaissent nettement en retrait par rapport à la fiche programme. Avec une vitesse de pointe inférieure à 510 km/h, alors que les 560 avaient été initialement envisagés et que les 520 avaient été contractuellement retenus, le B-26 ne se distingue guère du B-25 ! De même le plafond opérationnel s'avère également un peu inférieur à ce qui avait été prévu (7 620 m contre 8 020 attendus). Le rayon d'action demeure cependant la caractéristique la plus altérée. Pour un appareil chargé en conditions de combat et volant en croisière, celui-ci se trouve dans les faits limité à 1 610 km au lieu des 2 900 requis!
Ces déperditions enregistrées par rapport aux calculs initiaux ne paraissent pas très importantes de prime abord pour un avion aux essais et s'expliquent largement par une augmentation du poids de la machine. Mais dans le cas qui nous occupe, celles-ci augurent mal de l'avenir. En effet, bien qu'alourdi, le B-26 testé, impropre aux actions de guerre, est appelé à demeurer un poids plume dans le développement prévisible d'un modèle par ailleurs doté du plus puissant moteur

▼ Fabrication en grande série de B-26 par Martin qui produira en tout 5 288 Marauder pour un coût unitaire voisin de 100 000 dollars.

disponible. De nouvelles versions de celui-ci d'ores et déjà prévues par Pratt and Whitney ne laissent guère augurer cependant d'augmentation sensible des performances. On notera que Magruder aurait préféré équiper sa création du très prometteur Wright 3350 (2 200 CV). Ce choix, qui aurait retardé le programme, ce dont ni le constructeur ni le client ne voulaient, aurait sans doute permis au B-26 de satisfaire pleinement aux spécifications de l'Air Corps. À défaut, les essais consacrent un bombardier disposant sur le moment de bonnes performances, mais qui sont condamnées à s'étioler inexorablement, compte tenu d'une augmentation prévisible de sa masse engendrée par les contraintes du combat, sans qu'un gain de puissance significatif ne soit attendu afin de compenser cet embonpoint !

Mais il n'est plus temps de tergiverser. Le Président Roosevelt a lancé le 16 mai son célèbre discours-programme appelant à la construction de 50 000 avions de combat… par an ! Dès le mois de septembre 1940, le département de la défense notifie à Martin une nouvelle réduction de la durée prévue du programme d'essai de son bombardier, pour lequel il avait déjà été décidé qu'à l'instar du B-25 on se passerait des phases X et YB pour attaquer immédiatement la production en série ; de nouvelles commandes sont aussi passées. Outre les 201 B-26 en passe d'être produits et qui serviront essentiellement pour l'entraînement, ces dernières portent sur 139 B-26A « bon de guerre » équipés de blindages, de réservoirs auto-obturants et d'un armement renforcé (abandon des calibres 30 au profit de 50 standards). Le contrat est signé le 16 septembre 1940. Celui-ci est suivi 12 jours plus tard d'un autre, colossal pour l'époque, portant sur 791 B-26 B dotés entre autres améliorations d'un armement renforcé. Avant que l'avion n'ait pris l'air, 1 131 commandes fermes ont donc été passées. Encore, s'agissant des « B » ne s'agit-il là que d'une première tranche. Si à cette époque le prix unitaire de l'appareil s'élève à près de 100 000 dollars, ce sont donc plus de 100 millions qui sont en jeu. Compte tenu des aspects économiques autant que du contexte géostratégique, quelques km/h perdus et un rayon d'action rogné apparaissent au début de 1941 sinon comme des futilités tout au moins comme des éléments négligeables. Nécessité fait loi !

▼ Les 2 photos : À peine achevés, ces A-20 quittent les chaînes de montage de Douglas situées à Long Beach en Californie pour être livrés à l'USAAF.

La production prend doucement son essor. Prévoyant, Martin a fait agrandir son usine de Middle River afin de faire face aux commandes qui affluent. Outre les Maryland, dont le solde de la commande française a été repris par les Britanniques, sont également produits désormais des model 187. Version affinée et remotorisée du 167, le 187 est un bombardier léger exclusivement destiné à l'exportation (bien que l'USAAF l'évalue sous la dénomination de A-30). Les Anglais baptisent leur nouvel appareil Baltimore, et décidément insatiables ils en viennent aussi à s'intéresser au B-26. La commission d'achat britannique fait ainsi l'acquisition à partir d'octobre 1941 d'un premier lot 52 « A » (FK 109 à 160) bientôt suivi d'un second portant sur 19 machines (FK 362 à 380) désignés Marauder *Mk. 1*. L'appellation de *Mk. 1A* attribuée parfois aux derniers appareils reçus n'a jamais été validée par la RAF. En revanche, la désignation britannique de Marauder (le Maraudeur) est reprise de façon officielle par l'US Army Air Force. Compte tenu de sa forme très aérodynamique, le B-26 est en outre souvent qualifié dans la presse (plus ou moins) spécialisée de « Flying Cigar » et plus fréquemment de « Flying Torpedo ». Cependant ce sont d'autres qualificatifs moins sympathiques qui vont servir dans les premiers temps de son entrée en service à qualifier la machine…

De son côté, l'USAAC a révisé sa position concernant le DB-7 de Douglas. Après une première commande française en partie reprise par la Grande-Bretagne qui a baptisé ces bombardiers Boston *Mk. I*, Douglas a développé à l'initiative de ses clients étrangers une version améliorée : le DB-7A.

▲ Le Model 179 (alias B-26) photographié au début de 1941 devant les établissements Martin à Baltimore. On remarque à l'arrière-plan un biplan Naval Aircraft Factory XN3N-2 et un Martin 167 aux couleurs britanniques.

Ce dernier est doté de moteur plus puissant : le Wright Cyclone R-2600 un 14 cylindres en double étoile développant 1 600 ch. Par rapport au Pratt and Whitney R-1830 équipant les avions expédiés en France, le gain de puissance de près de 400 ch permet d'augmenter de 25 % celle du bimoteur, lui conférant ainsi des performances nettement accrues tant en matière de vitesse que de capacité d'emport. En outre sa stabilité est améliorée grâce à une dérive dont la surface a été agrandie. Ces nouveaux DB-7A, DB-7B et DB-73, sur lequel la France place une nouvelle commande non aboutie reprise par la RAF, ont de quoi impressionner les militaires américains qui décident d'acheter cet appareil performant et immédiatement disponible. Désigné A-20, la commande de l'Army porte sur un appareil doté d'un turbo compresseur monté sur le R-2600-7. Celui-ci s'avère capricieux à l'usage et cause par ses dysfonctionnements des surchauffes moteur. Ce constat entraîne l'abandon du modèle. La soixantaine d'exemplaires produits est alors transformée en chasseur de nuit équipé d'un radar aéroporté. Dans ce rôle, les P-70 défricheront un nouveau domaine du combat aérien jusque-là négligé outre-Atlantique. Cependant, privées du bombardier léger de haute altitude (un concept dont à vrai dire on ne voit pas bien l'utilité) qu'elles pensaient pouvoir obtenir, les forces armées des États-Unis perçoivent en lieu et place et sur une base identique un appareil destiné aux attaques à basse altitude désigné A-20A. La seule transformation qui affecte le modèle résulte d'un changement de propulseur, un R-2600-3 sur les 123 premières cellules produites, un –11 équipé d'un compresseur à deux étages sur les 20 derniers sortis d'usine. Ils sont cependant encore loin d'une définition opérationnelle minimale. Celle-ci est approchée avec la commande suivante portant sur 334 A-20B. Il s'agit d'une version dérivée de celle prévue pour l'exportation sous la désignation DB-73. Ces nouveaux appareils bénéficient d'un armement renforcé qui pourra aller jusqu'à 6 mitrailleuses calibre 50 logées dans un nez vitré redessiné. Ils héritent donc à bon droit du nom de Havoc (Ravage) que les Britanniques avaient déjà attribué à leur DB-7 chargés de missions offensives nocturnes. En 1941, sont pris en compte les A-20C. Bien qu'en théorie destinée à l'exportation vers la Grande-Bretagne et l'URSS, une bonne partie de la production sera après Pearl Harbor retenue par l'USAAF. Dotés de moteurs améliorés R-2600-23, ils disposent d'un nez vitré de nouveau similaire à ceux des débuts de production. Premiers Havoc véritablement bons de guerre, ils ont en outre été équipés réservoirs auto-obturants et d'un blindage supplémentaire. Paradoxalement, la plupart seront affectés à des tâches d'instruction et peu à peu détruits par des « bleus » en formation ! Le 7 décembre 1941, l'USAAF dispose de près de 1 500 avions d'attaque et bimoteurs de bombardement. Mais les chiffres sont trompeurs la plupart des « A » sont des monomoteurs périmés et sans valeur militaire, comme le Northrop A-17, résultants de conceptions erronées, comme le Douglas A-24, ou placés là un peu au hasard comme les bimoteurs Lockheed A-28 et A-29. La majorité des *Bomb Groups* continue d'utiliser des B-18 dépassés, et les quelques appareils modernes entrés en service ne sont pas susceptibles d'être immédiatement engagés au combat. Sur 14 *Groups* dotés de bombardiers légers et moyens seuls les 3rd, 46th, et 47th BG ont touché des A-20. Le 17th BG vole sur B-25 et le 22nd BG sur B-26 (paradoxalement le 17th

◥ « Suzie la riveteuse » travaillant sur un B-25.

passera sur B-26 en 1942 tandis que le 22nd recevra finalement des B-25). Les 28th BG et 38th BG sont en voie d'être déclarés opérationnels sur Marauder (tous deux seront finalement engagés sur B-25 !). En décembre 1941, 151 Mitchell, 181 Marauder et 417 Havoc sont opérationnels. Ces derniers n'affichaient le mois précédent qu'un effectif de 131 machines. La multiplication de leur nombre par 3,5 en quelques semaines résulte du blocage de commandes à l'exportation ce qui fait douter du caractère réellement opérationnel de ces renforts. C'est bien peu pour s'engager sur plusieurs fronts dans une guerre devenue mondiale !

Pourtant, chez Douglas, on songe déjà à donner un successeur au A-20. La gestation de ce nouveau modèle, auquel il est vrai on demande des performances exceptionnelles, va prendre plus trois ans. Les premières livraisons significatives de A-26 Invader ne pourront en effet être réalisées avant la fin de l'année 1944. Le poids des principaux combats demeurera donc largement assumé le trio de ses prédécesseurs.

Quelle doctrine d'emploi ?

Disposer de bombardiers moyens et d'équipages bien formés est une chose. Savoir comment les utiliser en est une autre. Au moment de Pearl Harbor, l'USAAF n'a en réalité ni l'un ni l'autre ! Le dénuement le plus manifeste s'établit toutefois au niveau doctrinal. Quel doit être le rôle d'un appareil de bombardement bimoteur dans la vision américaine de la guerre aérienne moderne ? Personne alors ne semble connaître la réponse. D'un côté, sévit la « Mafia » des bombardiers lourds qui, à la suite de Douhet et de Mitchell, ne pense qu'en termes de bombardement stratégique, et dont les émules avant de s'endormir comptent les B-17 comme certains les moutons. De l'autre, se font entendre les tenants du bombardier en piqué destiné à être engagé directement dans la bataille terrestre.

Coincé entre les deux écoles qui ont vu leur magistère renforcé par l'analyse erronée que chacune a pu faire des combats en Europe, il n'y a que peu de place pour les chasseurs et quasiment aucune pour les appareils de bombardement autres que quadrimoteurs. Les bombardiers bimoteurs ne semblent guère réunir d'autres suffrages que ceux des comptables ! Qu'ils appartiennent au Département du Trésor ou à celui de la Guerre, ces gestionnaires des deniers publics y voient en effet un moyen de faire masse rapidement et pour pas cher ! En écho, Goering affirme d'ailleurs à la même époque : « Quand le Führer me questionne, il me demande combien j'ai de bombardiers pas la taille qu'ils font ! »

Le terrain, du moins, le ciel pour ce qui nous concerne, sera donc le juge de paix. C'est en effet au combat, riche de l'expérience accumulée par les Britanniques au-dessus des déserts de Libye et en Europe du nord que se forgera une doctrine de l'USAAF en matière d'utilisation de ses bombardiers moyens. Car tous ceux ou presque qui, affronteront la branche occidentale de l'Axe, deviendront dans les faits des « Medium », le A-20 et le A-26 y compris. Confrontée à une *Flak* très concentrée, la théorie de l'attaque en vol rasant confiée à des bimoteurs volant à moins de 500 km/h a été descendue en flammes en même que les Breguet 691 sacrifiés sur la Meuse en 1940. Les Américains n'y croiront d'abord pas tout à fait et s'y essaieront malheureusement souvent à leurs dépens. Au vu des résultats, ils feront rapidement preuve de pragmatismes. De sorte que dès 1943, les attaques seront conduites par des formations compactes regroupant plusieurs douzaines d'appareils opérant à une altitude comprise entre 5 000 ou 6 000 pieds, gage d'une précision appréciable.

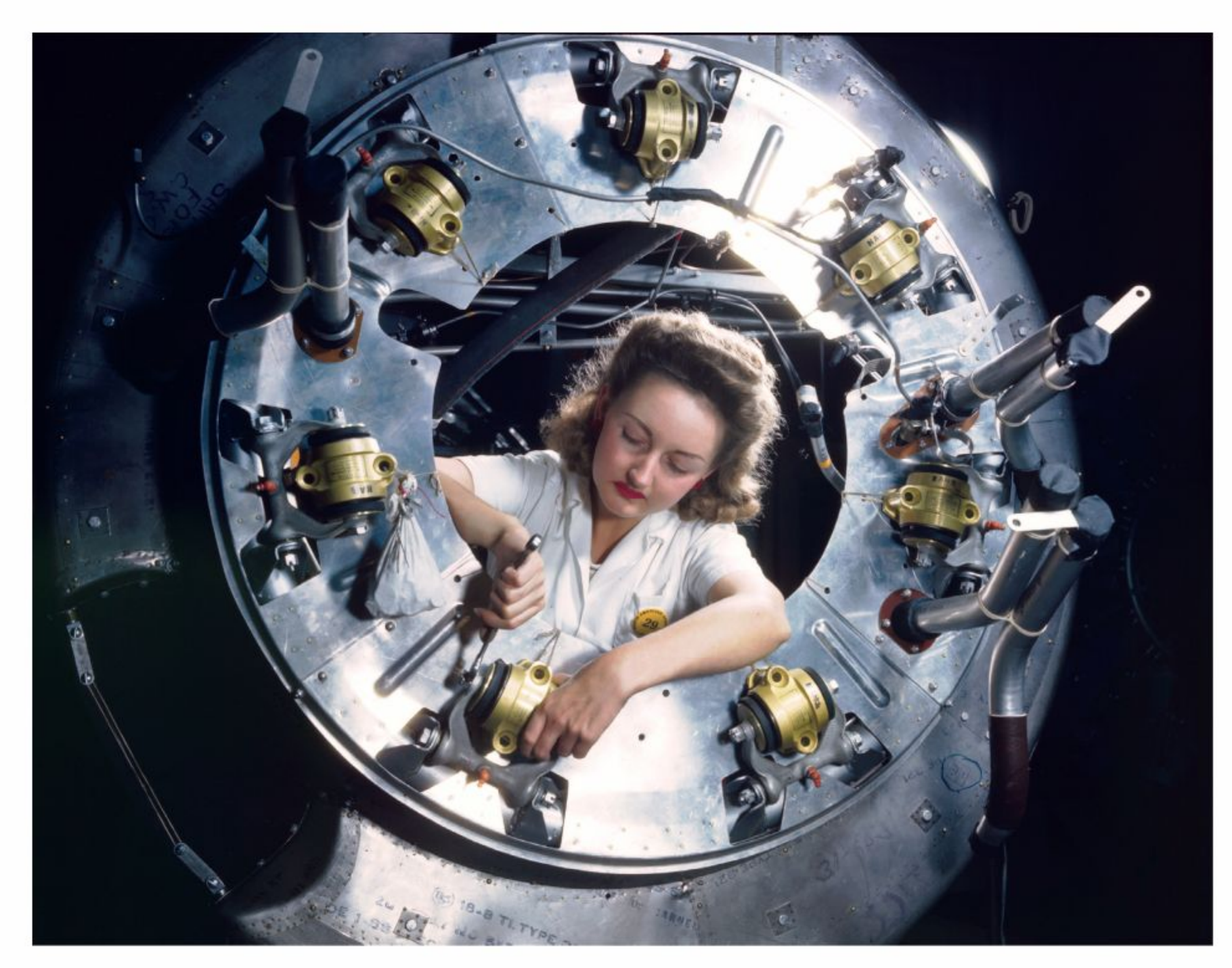
On peut ici relever avec intérêt que la plupart des bombardements de nuit, souvent meurtriers, que dans leur souvenir les Français ont pensé être le fait des Américains, ont en réalité été celui de la RAF, tandis que les spectaculaires attaques de précision attribuées aux Mosquito britanniques ont été en réalité effectuées très souvent par des Marauder ou des Havoc des 9th ou 12th AAF.

Alors à défaut de doctrine d'utilisation clairement établie distinguant précisément le champ tactique de celui stratégique il convient de raisonner par l'exemple. Prenons, pour ce faire, celui d'un *Panzer V*, le fameux Panther ! Le détruire sur le champ de bataille incombe aux chasseurs tactiques monomoteurs ou bimoteurs (P-47 ou P-38). Raser l'usine qui produit la bête au fin fond de la Germanie ou celle qui élabore à son intention du carburant synthétique relève du domaine stratégique et dans ces conditions échoie aux B-17 et B-24 des 8th AAF et 15th AAF. Abattre le pont ou démolir la gare de triage qui permet l'acheminement du blindé vers les premières lignes relève du bombardier moyen. Dans un tel cadre, ceux ayant opéré en Europe et en Méditerranée sous les couleurs de l'USAAF ont pris une part très significative dans le succès des armées alliées. Ils sont en tant que tels entrés dans le cercle restreint des machines de guerre les plus redoutables du siècle dernier. Leur histoire, souvent négligée, mérite amplement d'être racontée ! ■

Le Douglas DB-7 (A-20 pour l'USAAF) est disponible lors de l'entrée en guerre des USA. Ici, un A-20C-BO photographié à Langley Field (Virginie) en juillet 1942.

Photographié à l'automne 1941, un A-20A du 3rd BG, première unité de l'USAAF à recevoir cet appareil.

◀ & ◤ Belles photos des manœuvres organisées en Louisiane durant l'automne 1941, qui permettent à ces A-20 successivement affectés au parti rouge puis au parti blanc de tenir le rôle des « méchants » puis des « gentils » !



Ces 4 photos : Les chaînes de production du B-25 par la North-American à Inglewood, photographiées à différentes époques de la guerre. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, 9 816 B-25 seront construits pour un coût unitaire moyen d'environ 96 000 dollars pas si éloigné de celui du B-26.

MTO

LE THÉÂTRE D'OPÉRATIONS MÉDITERRANÉEN

Bien qu'après Pearl Harbor et la déclaration de guerre de l'Allemagne aux États-Unis, le *Reich* ait été considéré comme l'ennemi principal de l'Amérique, l'USAAF déploie d'abord ses bombardiers moyens contre les Japonais. C'est ainsi que le 3rd BG est transféré avec ses A-20 dans le Pacifique Sud en compagnie du 22nd BG doté de Marauder. Il en va de même pour deux Squadrons du 38th BG, tandis que des B-26 appelés à opérer sous l'égide du 28th *Composite Group* sont transférés en Alaska. Seul pour l'heure à mettre en œuvre des Mitchell, le 17th BG demeure aux États-Unis, mais sur la côte ouest.

Considérant que les conditions ne sont pas encore remplies pour un assaut frontal, les Alliés, dans un premier temps malgré quelques réticences du côté de Washington, font de la Méditerranée et plus précisément de l'Afrique du Nord française le premier terrain d'engagements des forces armées américaines contre les partenaires européens de l'Axe.

L'Europe du Nord avec la Grande-Bretagne comme base de départ d'une offensive aérienne est pour l'heure considérée comme un front secondaire. De même le désert de Libye aux confins de l'Égypte paraît de peu d'intérêt vu des rives du Potomac. Néanmoins le risque d'une percée décisive de Rommel vers le canal de Suez va décider l'Air Force à y engager des moyens. Paradoxalement ce seront les premiers à entrer en action.

Sur les sentiers de la guerre

Cette géographie revisitée sera à l'origine de la création des trois puis deux des principales forces de bombardiers moyens à avoir vu le jour côté occidental : la Ninth AAF (9th AAF) et la Twelfth AAF (12th AAF) qui à leur apogée mettront respectivement en ligne 11

et 9 groupes équipés de bombardiers bimoteurs, soit chacune plus de 500 A-20, B-25 et B-26 répartis entre le nord et le sud de l'Europe ! En janvier 1942, aucun de ces 20 *Groups* n'est opérationnel à l'exception du 17th BG qui lui-même va devoir abandonner ses B-25 pour des B–26 afin d'accéder à ce statut !

En juillet 1942, l'envoi en Afrique du Nord de trois groupes de B-26 avant la fin l'année, si la situation sur place le permet, est définitivement arrêté. La première unité transférée est le 319th BG qui début octobre emprunte pour ce faire la route de l'Atlantique Nord afin dans un premier temps de rejoindre le Royaume-Uni. L'échelon volant, à la différence des personnels au sol qui effectuent la traversée par bateau, arrive donc par la voie des airs. Les avions isolément ou en petit groupe gagnent d'abord l'Islande avant d'effectuer le grand saut vers Prestwick (aérodrome proche de Glasgow) rééditant ainsi au quotidien l'exploit de Alcock et Brown vieux d'à peine deux décennies. Trois appareils sont perdus lors de ces transferts. Deux le sont corps et bien au-dessus de l'océan, le troisième l'est aux mains de l'ennemi. Peut-être victime d'un radio guidage pirate le B-26B S/N 41-17790 piloté par le 2nd Lieutenant Clarence Wall au lieu de se poser en Écosse vient en effet finir son périple dans un champ en Hollande occupée. La Luftwaffe récupère ainsi à bon compte un nouveau modèle de bombardier qui une fois remis en état de vol lui livrera tous ses secrets !

Mais la première unité à entrer en action ne sera pas équipée de B-26 mais de B-25. Il s'agit du 12th *Bomb Group*, émanation directe du 17th BG, qui à partir de ses terrains égyptiens réalise ses premières sorties en août contre l'*Afrika Korps* de Rommel enterré autour d'El Alamein. Pour ce faire les « Earthquakers » (intraduisible autrement qu'avec quelque chose du genre « les Sismiques ») n'ont pas emprunté la route du nord, mais celle sud. Les B-25 C et D (deux modèles quasiment identiques, les premiers sortis des chaînes de Inglewood, les seconds de celles de Kansas City) ont quitté Morisson Field en Louisiane en direction de Porto Rico. Ils ont ensuite gagné la Guyane britannique puis le Brésil avant de s'envoler d'un grand coup d'aile vers l'île de l'Ascension. De là, ils viennent se poser en Côte d'Or (Ghana actuel) avant de remonter vers la région d'Ismaïlia pour s'installer sur le terrain dit du Deversoir, à proximité du canal de Suez. Le 12th BG qui est la première unité constituée dont l'échelon volant emprunte au grand complet cet itinéraire réalise un périple de 16 000 kilomètres couverts en moyenne en 72h45, sans perdre un appareil ! « Un miracle avec des zincs surchargés, survolant des régions tropicales à la météo changeante et contraints en outre de se satisfaire d'aérodromes souvent mal préparés », commente l'un de ces pionniers, le Captain Douglas W Spawn du 82nd BS.

Pendant ce temps les « rampants » ont embarqué le 16 juillet à New York en compagnie de ceux des 98th BG (H) doté de B-24 D et du 57th FG équipé de Curtiss P-40 F. Ensemble, ils vont s'agglomérer aux 23 Liberator emmenés par le Colonel Henry Halverson qui en juin 1942 sont venus se poser au Soudan. Il s'agissait à l'origine d'une escale technique dans leur vol vers l'Extrême Orient, cependant les « Halpro » (les « pros » d'Halverson) n'atteindront jamais la Chine ni ne bombarderont le Japon. Ils sont maintenus en Afrique ou la situation des Britanniques face à Rommel se trouve gravement compromise. Intégrés dans le *Middel East Air Force* dont la DAF (*Desert Air Force*) est jusque-là la composante principale, cette petite formation connue sous l'appellation officielle de USAMEAF (*US Army Middle East Air Force*) est l'embryon des futures Ninth, Twelfth, et Fifteenth Air Forces.

◀ Le « Shanghi Lil », un vétéran presque « centenaire » (100 missions) du 310th BG (428th BS) photographié dans son jus durant l'été 1943. On distingue à l'arrière-plan des Spitfire de la RAF et un A-20.

Sauf mention contraire, toutes photos US Nara, USAAF et collection de l'auteur.

▼ Un B-25 C du 12th BG photographié en Égypte à l'automne 1942. Cet appareil, dont on remarque les marques mi-américaines mi-britanniques, revêtu du camouflage caractéristique dit « sable rosé » (Desert Pink), a été endommagé en mission, en attestent les pales tordues et le vitrage manquant en arrière du poste avant.

Avant la fin du mois d'août, deux groupes américains de bombardiers lourds (376th BG ex Halpro et 98th BG), un groupe de chasse (57th FG) et un autre de bombardier moyen (12th BG) sont donc positionnés sur les aérodromes proches de Suez. Constituant à eux seuls, la nouvelle 9th AAF qui vient de passer aux ordres du Brigadier General Lewis Brereton, ils sont prêts à en découdre.

Néanmoins les « Earthquakers » comme les autres vont devoir pendant un temps se former auprès de la DAF, en conditions de combat, à l'appui aérien des troupes au sol. Les bombardiers, quelle que soit leur catégorie, vont apporter une importante contribution à l'anéantissement des voies de communication et préparer l'offensive d'El Alamein. Dans un premier temps les Mitchell qui arborent une étrange livrée sable rosée dite « desert pink » volent de concert avec des Martin Baltimore sud-africains du No. 3 Wing (SAAF), eux-mêmes recouverts du camouflage trois tons adopté par la RAF pour une utilisation en milieu aride. Des réglages sont nécessaires pour rendre les B-25 réellement opérationnels. Il s'agit d'abord de lutter contre le sable qui s'insinuant partout use les mécaniques autant que les hommes. Pour les aviateurs, il n'y a en réalité pas grand-chose à faire sinon prendre son mal en patience. Pour le matériel des solutions vont en revanche être recherchées, pas toujours avec succès, les moteurs étant jusqu'au bout « flingués » bien plus vite qu'ailleurs. Les échappements de course des appareils des « Earthquakers » générant de jolies flammèches en viennent rapidement à poser problème. En effet, sur ce théâtre d'opérations, les B-25 vont être employés de jour et de nuit indifféremment. Des échappements spéciaux sont donc rapidement montés pour réduire dans ce dernier cas l'empreinte lumineuse des bombardiers. Ces sorties pour lesquelles ils n'ont pas été préparés sont en fait les premières à être confiées aux équipages du Colonel Charles Goodrich.

Sous certains aspects et bien qu'elles mobilisent de grands moyens, puisque 48 bimoteurs sont parfois engagés, celles-ci s'apparentent davantage à des actions de harcèlement coordonnées qu'à un bombardement classique et groupé, conforme à la doctrine de l'Air Force. En effet, chaque bombardier lancé à basse altitude est chargé de traiter une cible qui lui est spécialement affectée, qu'il s'agisse d'un aérodrome, d'un parc de camion ou d'un dépôt de carburant. Après avoir réalisé l'essentiel de l'approche à 1 000 pieds, le Mitchell s'élève jusqu'à 8 000 ou 9 000 pieds pour larguer ses bombes de 250 livres sur un périmètre généralement éclairé par des Fairey Albacobre ou des Vickers Wellington. Un bon nombre des objectifs assignés se trouvant sur les rivages mêmes de la Méditerranée, la plus grande partie de la navigation s'effectue au-dessus des flots où patrouillent les chasseurs de nuit de la RAF. Il s'agit d'une protection relative puisque le 22 août, le premier B-25 victime de la chasse tombe sous les coups d'un Beaufighter ami ! En pratique, plusieurs B-25 peuvent intervenir sur un même secteur, mais ils le font conformément à un timing préétabli sans se soucier de tenir un vol en formation. Parfois, plusieurs passages sont nécessaires. Ainsi, il n'est pas rare de voir trois ou quatre machines, dont les silhouettes se détachent par intermittence sur le front des incendies, tourner dans une même zone, un port par exemple, jusqu'à épuisement de leur stock de projectiles. « La DCA était très concentrée et précise dans certains secteurs avec des pièces de tous calibres et des projecteurs dont les faisceaux nous traquaient sans relâche. Pour les éviter et dérouter les artilleurs, nous enchaînions les changements de direction et d'altitude autant qu'il était possible. »

Mais le B-25 est avant tout un oiseau diurne. Autant à la lumière des étoiles, les « Earthquakers » agissent selon les méthodes des alliés grands bretons autant, de jour, les missions se réalisent conformément à l'orthodoxie américaine, en groupe compact de 18 unités. Au début, les Boston et les Baltimore de la Desert Air Force marquent l'objectif sur lequel les Américains déversent ensuite leurs chapelets d'engins explosifs en veillant à un quadrillage aussi serré que possible de la zone à traiter. Ce paramètre vire rapidement à l'obsession. Ainsi, très régulièrement, les rapports du renseignement insistent sur le caractère

▶ & ◢ « Old War Hoss » est un B-25 C-1 (à tourelle ventrale) en service de juillet 1942 à avril 1944 d'abord au 12th BG (82nd BS) puis au 321st BG. Venu des USA par ses propres moyens, il y rentrera de même. Relégué à l'entraînement, le « vieux soldat » est rayé des inventaires en 1946. On remarque sur le premier cliché la présence de lance-bombes sous les ailes de l'appareil : rarement utilisé ailleurs qu'en Afrique du Nord, ce dispositif permettait d'accroître la charge utile au détriment de leur rayon d'action.

▼ Un B-25 C du 12th BG en vol de guerre au-dessus de la Libye à l'automne 1942. Sur les B-25 C, la défense du secteur arrière n'était pas assurée par un poste de tir arrière mais par une tourelle ventrale semi-rétractable opérée à distance qu'on aperçoit ici.

particulièrement resserré de la grille de bombardement au détriment même de sa précision ravalée au rang de l'accessoire ! De jour, les missions doivent généralement être réalisées à une altitude constante d'environ 8 500 pieds. À l'approche de la zone de largage, la formation perd un peu de sa rigidité afin de permettre au leader, seul équipé d'un viseur de bombardement, d'effectuer son alignement sans être gêné. Néanmoins cette souplesse demeure relative. Et pour cause ! Les trois *Flight* constituant le *Squadron* ne s'éloignent jamais de plus de 20 mètres les uns des autres, afin de garantir le tamisage attendu en haut lieu. Le largage des bombes intervient ensuite à l'imitation du chef du chef de groupe. Dans l'idéal l'avion de reconnaissance diligenté pour évaluer les résultats ramènera le cliché d'un parallélogramme constellé de cratères. Un bombardement réussi est un bombardement en forme de quadrilatère !

Entre le 16 août, date de la première mission conduite par les 81st BS sur Mersa Matrouh, au 16 novembre 1942, où la 8th Army britannique entame la poursuite de l'*Afrika Korps* chassé d'El Alamein, les Américains ont accumulé les sorties en ne subissant en retour que des pertes modérées. Le B-25 a donc brillamment réussi son baptême du feu en Afrique !

« Au combat il n'a cessé de prouver son excellence ! » Ce point de vue exprimé alors par un pilote du groupe est partagé par l'immense majorité de ses camarades. Capable de voler dans n'importe quelle condition, le B-25, agréable à piloter et facile à entretenir, s'est également révélé comme très résistant aux coups de l'ennemi et a démontré sa capacité à rentrer au terrain même gravement endommagé. Une vraie histoire d'amour avec ses équipages est alors en train de naître. Cependant, de l'autre côté du théâtre des opérations, des B-26 d'un pilotage réputé beaucoup plus rugueux – et de ce fait précédé d'une réputation sulfureuse – s'apprêtent également à être engagés.

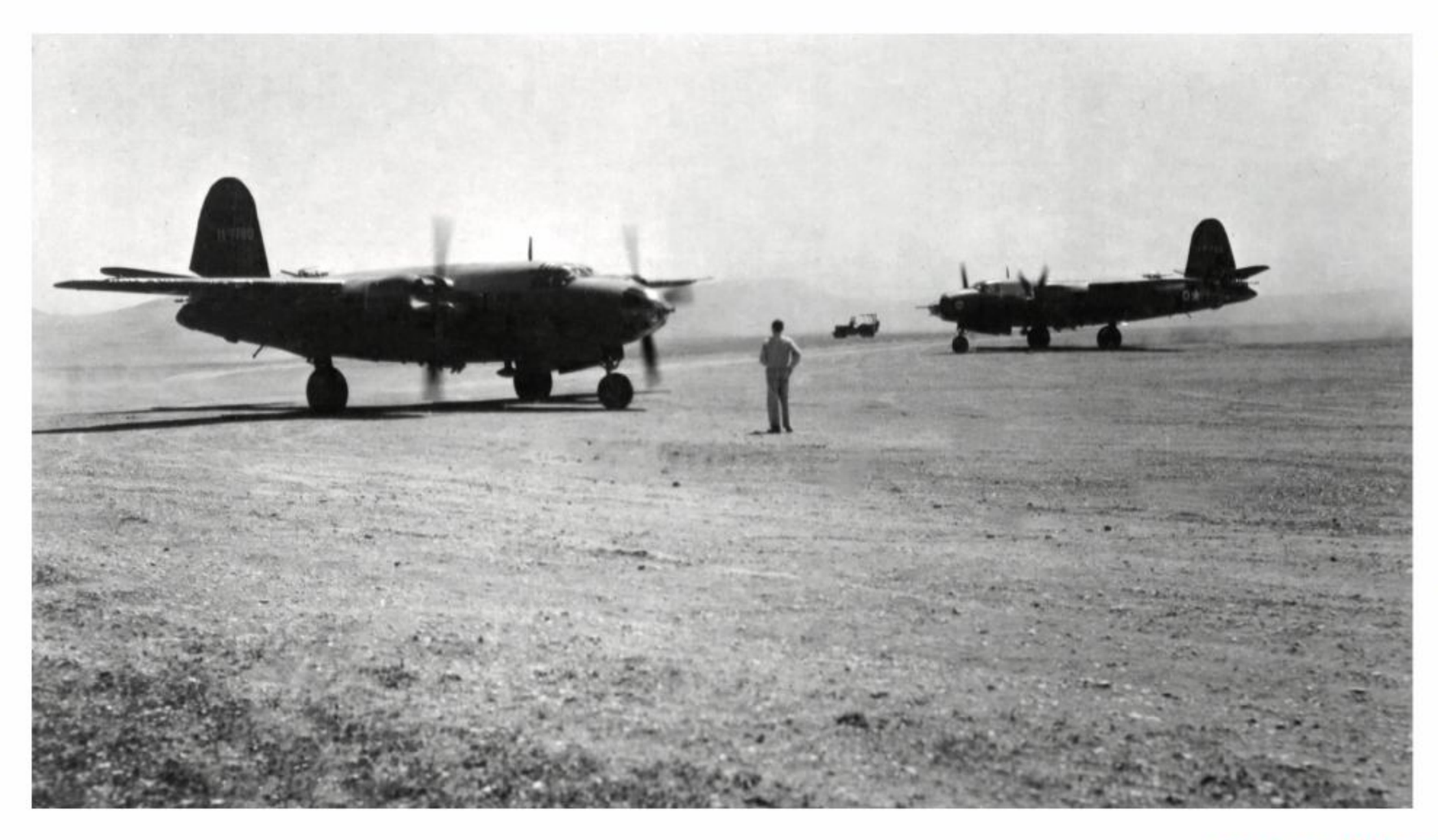
Baptême du feu tunisien

Restés l'arme au pied en Angleterre depuis qu'ils y sont arrivés, les premiers B-26 commencent à migrer vers l'Algérie. Les troupes alliées s'y sont en effet établies après y avoir pris pied de vive force le 8 novembre 1942 dans le cadre de l'opération « Torch ».

Lors de ce transfert, le mauvais temps et le manque d'expérience de certains équipages creusent de nouveau les rangs des aviateurs américains. Trois B-26 sont portés manquants à l'issue de ce vol de convoyage de 2 500 kilomètres. Le Lieutenant Colonel Alvin Rutherford commandant du 319th BG disparaît avec l'un d'eux ! Quand après une escale à Oran, les « volants » rejoignent à Maison-Blanche (l'aérodrome d'Alger) les « rampants », débarqués sur les plages quelques jours plus tôt, ils ne leur restent plus que 17 appareils sur les 57 dont le déploiement avait été initialement prévu !
Le 28 novembre, une première mission de guerre est malgré tout conduite depuis Telergma. Elle vise l'aérodrome de Kairouan situé au cœur d'une Tunisie désormais occupée par les forces de l'Axe. Ne trouvant aucune cible digne d'être traitée dans la zone de l'objectif, les bombardiers se détournent sur Sfax où après avoir effectué à moins de 300 mètres d'altitude un bombardement visant les installations portuaires, ils réalisent dans le plus pur style du Pacifique plusieurs passes de tir en ouvrant le feu sur tout ce qui bouge. Cette entrée en matière semble se solder par un grand succès, pourtant profil de mission choisit à cette occasion par le Major David Jones (vétéran du raid sur Tokyo) va rapidement montrer ses limites face une *Flak* impitoyable et à la crème des pilotes de la Luftwaffe déployée sur ce front.
On doit convenir que privés de viseur Norden et comptant seulement sur le médiocre D-8 les équipages n'ont guère d'alternative et doivent donc pendant un temps continuer à conduire des sorties à basse altitude. Ne disposant pas encore des mitrailleuses axiales additionnelles qui n'apparaîtront qu'avec les « long Wings » de la série B-10, les Marauder manquent alors de punch. Ils vont au contraire rapidement se révéler vulnérables aux coups des *Flakvierling* et de Fw 190 qui à l'altitude où les Américains interviennent (moins de 500 mètres) donnent toute la mesure de leur efficacité.
Un B-26 est ainsi perdu deux jours plus tard au-dessus de Gabes victime de la DCA. Le 2 décembre un nouvel appareil gravement endommagé lors de l'attaque de El Aouina parvient tout juste à regagner sa base. Le 4 décembre, engagés dans un raid contre la navigation ennemie au large de Bizerte, deux Marauder sur six ne rentrent pas. Parmi eux, celui du Major Jones à bord duquel a pris place le Lieutenant Colonel Sam Wilkerson Agee nouveau commandant du 319th BG, qui perd ainsi son deuxième chef en moins de trois semaines ! Jones et ses hommes s'en sortent sans mal mais ils sont fait prisonniers. Agee parviendra à s'évader en novembre 1943 lors d'un transfert en train d'Italie vers l'Allemagne. Il rejoint finalement les forces alliées dans le secteur de Cassino sans pour autant retrouver un commandement qu'il n'aura tenu que deux jours !
Dans la deuxième semaine de décembre 1942 ceux que l'on commence à appeler les « Big Tail (Ass) Birds » quittent définitivement Maison-Blanche pour le froid et l'inconfort de Telergma. Dotée d'installation de fortune, il s'agit d'une piste sommairement aménagée située sur les hauts plateaux du Constantinois,

▼ En bas : L'équipage de « Gretchin », 434th BS, se prépare en partir en mission.

▼ Ci-dessous : Conditions de vie spartiates prévalant sur les bases avancées en Afrique du Nord : ces B-25 du 12th BG survolent le village de tentes où vivent leurs équipages.



◀ Des B-26 B du 319th BG (439th BS) au roulage, photographiés dans les premiers jours de décembre 1942, dans un décor semi-désertique d'Afrique du Nord : peut-être s'agit-il du terrain Telergma.

▼ Le General Doolittle, patron de la 12th AAF, saura prendre les bonnes mesures pour tirer les B-26 du marasme dans lequel des tactiques inappropriées, favorisant les attaques à basse altitude, les avaient jusque-là plongés.

à proximité de la frontière tunisienne et donc au plus près de la ligne de front.

La première mission réalisée le 15 contre les installations portuaires de la ville de Sousse se solde une fois encore par la perte d'un bombardier et d'un officier d'état-major, en l'occurrence il s'agit du 41-17759 piloté par le Captain Ellis E Arnold et de son passager le Colonel Charles Philips… en charge du XII *Bomber Command* ! La carcasse de leur B-26 sera découverte au début des années 2000 lors du désensablage de la baie de Tunis et les dépouilles des aviateurs une fois identifiées seront inhumées avec les honneurs militaires au cimetière d'Arlington.

À la fin du mois de décembre, au rythme d'un ou deux avions manquants par mission, le ratio des pertes flirte avec les 10 % (8,2 % exactement). Jimmy Doolittle, « patron » de la XII AAF qui a soutenu le Marauder à bout de bras quelques mois plus tôt, quand la pérennité de l'espèce semblait menacée, ne peut se satisfaire de cet état de fait alarmant. Avec l'arrivée à Telergma du 17th BG, le temps lui semble venu de rationaliser l'utilisation de ses bombardiers moyens. Rejetant les missions à basse altitude où se trouvent étroitement mêlés la nostalgie du Pacifique et la mythologie du Far West, il opte pour les attaques en formation compactes volant au-dessus de 3 000 mètres. C'est sans doute moins exaltant mais beaucoup plus sûr et – espère-t-il ! – efficace.

Le B-26 devient dès ce moment un vrai « B » et non le « Ab » (pour « Attack » avec un grand A et « bomber » avec un petit b) que par la force des choses puis de l'habitude il a été jusqu'alors.

Mais les Norden manquent ! Qu'à cela ne tiennent, seuls un ou deux avions leaders en seront dotés. Les autres bombarderont à l'imitation. Cette technique fruit d'une pénurie temporaire sera reprise et deviendra la norme au sein des 8th AAF et 9th AAF.

Toutefois les anciennes pratiques ont la vie dure et en marge des directives reçues le 319th BG continue au début de 1943 à s'entraîner au « Skip Bombing » (bombardement par ricochet). Des résultats d'abord encourageants vont faire que ces parties de cache-cache mortel où l'on joue à saute-mouton avec les vagues et à la roulette russe avec la *Flak* se poursuivent encore quelque temps, avant que l'hécatombe ne fasse finalement se raidir les consignes.

Le 1st Lieutenant Charles Meyer évoque l'un de ses « Sea Sweep » en B-26. En l'occurrence, celui conduit le 23 janvier 1943 sur le golfe de Hammamet : « Le vol au-dessus de la Tunisie s'est déroulé sans encombre. Aussitôt la côte franchie, nous avons repéré deux petites embarcations que nous avons immédiatement attaquées. Holly (copilote du 1st Lt Bennet H Grimm) n'avait jamais pratiqué jusqu'alors de Skip Bombing. Nos trois bombes sont tombées à plus de 100 m de la cible. En revanche, celles du Major Gilbert (commandant la mission) ont secoué les deux coquilles de noix. Nous ne nous sommes pas attardés. Volant à moins de 70 mètres au-dessus des vagues, nous nous sommes lancés à la recherche de nouvelles proies. Celles-ci se sont dérobées à nos regards jusqu'à ce que, sur le chemin de retour nous découvrions au milieu de la baie de Bizerte deux gros cargos voguant cap au sud. Dans un ensemble parfait Gilbert et Nix (Lieutenant Jack W Nix) ont engagé le premier, Beard (Lieutenant John J Beard) et moi le second. Nous sommes arrivés très rapidement au contact en multipliant les changements d'altitude et de direction pour tromper les servants de la Flak. Nous avions le soleil couchant dans les yeux, ce qui s'est révélé très gênant d'un point de vue tactique.

Notre bateau était abondamment pourvu en pièce de DCA. Nous avons été atteints sans gravité par plusieurs éclats de gros calibres ; mais ce sont les 20 mm qui, une fois arrivés à proximité du navire, nous ont fait le plus de mal. Holly a largué les bombes et nous avons percuté un mur de briques. Telle est du moins la sensation que j'ai éprouvée sur le moment. Nous avions en réalité encaissé un coup direct en plein dans le pare-brise. Mes Ray Ban pulvérisées j'avais le visage en sang et j'éprouvais une sensation de brûlure au niveau du cou. Je me suis essuyé et ayant récupéré une vision partielle j'ai essayé par tous les moyens d'éviter de percuter la mer. J'ai pu redresser à moins de trois mètres des vagues. L'avion ne répondait plus aux palonniers et seuls les ailerons semblaient encore opérationnels. Le moteur droit tournait comme une patate dans le sable. Je l'ai coupé. Alors seulement j'ai remarqué que Holly ne bougeait plus. Son visage était couvert de sang et sa main gauche ouverte jusqu'à l'os saignait, elle aussi, abondamment. J'ai appelé Griff (Captain Thomas C Griffin bombardier) pour qu'il vienne s'occuper du blessé. Les deux mitrailleurs se sont également faufilés vers l'avant. J'ai alors réalisé que mon bras droit blessé par un éclat commençait à s'ankyloser. »

Malgré ses blessures, Meyer va tenir le coup jusqu'en vue des côtes algériennes et parvenir à poser sur l'eau son B-26 après que le deuxième moteur trop sollicité est définitivement serré. Grâce à la proximité du rivage et l'aide des populations locales, les cinq aviateurs pourront être rapidement secourus et les blessés envoyés dans un hôpital militaire britannique !

À la fin janvier, le 319th BG est renvoyé à l'arrière pour se reposer et se rééquiper. Le 17th BG récupère les avions laissés à Telergma (et ne fait pas là un bien gros héritage) tandis que leurs anciens propriétaires gagnent Oujda, au Maroc. Ils seront de retour en première ligne seulement pour assister aux derniers soubresauts de l'Axe sur la terre d'Afrique. Sans eux l'engouement pour les « rodéos » maritimes va rapidement décliner. Paradoxalement le flambeau est alors repris par les B-25.

Raids en Méditerranée

Les missions « low level » entreprises contre la navigation sont en effet poursuivies jusqu'à la fin printemps 1943 par le 310th BG. Celui-ci, dont l'effectif est limité dans un premier temps aux seuls 379th BS et 428th BS – qui n'alignent à eux deux que huit appareils – est arrivé en Algérie à la fin de l'automne précédent. C'est l'aboutissement d'un long périple qui a conduit les équipages à emprunter la route de l'Atlantique Nord puis, après avoir transité par l'Angleterre, à survoler le golfe de Gascogne et, pour faire escale à Gibraltar ; de là, ils ont gagné Médiouna, à proximité de Casablanca, puis Maison-Blanche et enfin Telergma.

Une première mission est réalisée le 2 décembre. Les huit bimoteurs engagés contre un dépôt de munitions localisé à proximité de Gabès parviennent tous à rentrer sains et saufs. La première perte au combat est enregistrée quatre jours plus tard, quand un appareil est porté manquant à l'issue d'un raid conduit avec les B-26 du 319th BG contre l'aérodrome de Bizerte, particulièrement bien défendu. À la mi-décembre la petite force reçoit le renfort de trois B-25 appartenant au 380th BS et de six autres du 381st BS.

Comme on le voit, cette montée en puissance est lente et relative, puisque le groupe tout entier ne compte guère qu'une douzaine d'appareils opérationnels à la fin de l'année soit l'effectif théorique d'un seul *Flight* ! Ainsi, le 30 décembre, chaque *Squadron* engage

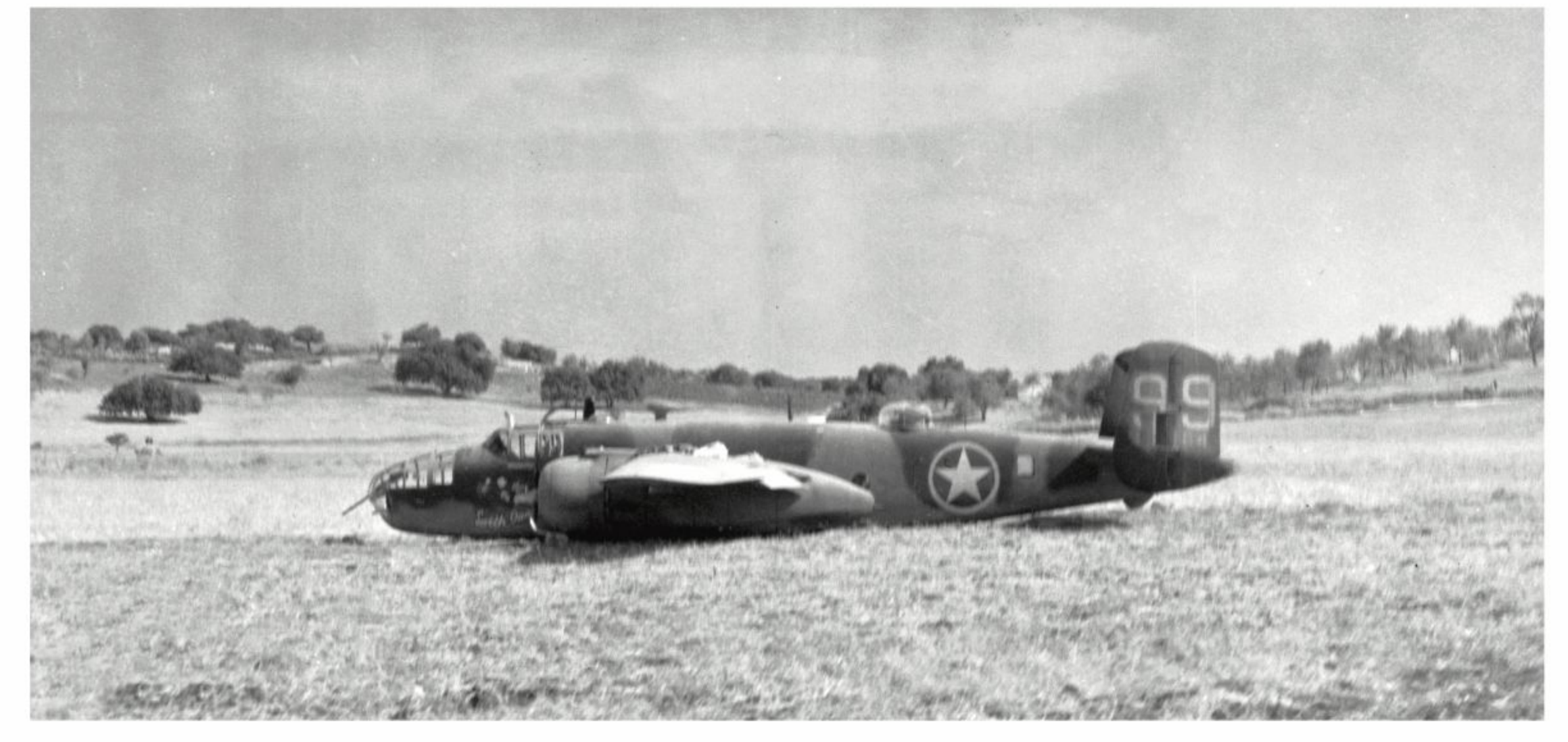
Poste de tir arrière d'un B-26 B-10-MA affecté au 319th BG photographié en novembre ou décembre 1943.

Un « nose art » original et sans équivoque pour ce B-25 C du 12th BG photographié début 1943.

trois de ses machines pour un raid visant la gare de Sousse. Bien que ne disposant encore que d'installations précaires en attendant que soit enfin terminée la piste promise à périphérie de Berteaux (Ouled Hamla), le 310th réalise 28 missions en janvier. Trois B-25 sont perdus à l'ennemis mais la destruction de 12 avions ainsi que de deux cargos et de deux escorteurs est revendiquée en retour. Bien que continuant implacablement à s'en prendre aux aérodromes et aux concentrations de troupes ennemies qui bloquent l'avance alliée sur la dorsale tunisienne, le 310th BG intensifie en février ses raids contre des navires ennemis. En effet, ces derniers tentent tant bien que mal depuis la Sicile ou la Sardaigne de ravitailler la *Panzer-Armee* « Afrika ». Le 10 février, trois barges sont coulées et une autre endommagée alors même que le Major General Doolittle participe à la mission en place droite d'un B-25 du 379th BS piloté par le Captain John Allan. La présence de Doolittle s'explique par sa volonté de remonter le moral d'un groupe qui en moins de 48 heures vient de perdre six équipages lors d'attaques à répétition conduites contre la piste de Gabès âprement défendue. À l'issue d'une sortie couronnée de succès et après un retour à Biskra sous une véritable bourrasque de neige, le commandant de la 12th AAF de bonne composition prête une oreille attentive à la requête des équipages désirant ne plus évoluer de concert avec les B-26. Il leur semble en effet que les deux « Medium » disposent de performances trop différentes et que cela pose un réel problème d'interopérabilité. Le nombre de B-25 et B-26 présents en Algérie autorise cette disposition puisque chaque groupe aligne maintenant un volant suffisant d'appareils disponibles permettant d'en inscrire au moins 36 par missions. Toutefois cette mesure va prendre du temps pour être réellement appliquée ; la nécessité ayant ici plus qu'ailleurs force de loi. Est-ce la performance de ce *Flight* qui trois jours plus tard descend en combat aérien trois Ju-52 rencontrés au large de Tunis, quoi qu'il en soit moins d'une semaine plus tard « Jimmy » s'inscrit encore au registre des missions toujours aux côtés du Captain Allan afin trouver et de détruire encore et toujours les bateaux de l'Axe. Mais cette fois la chance ne sourit pas aux nouveaux flibustiers, du fait de conditions météo trop dégradées. Il s'agit là d'une constante au cœur de l'hiver y compris en Méditerranée, que les Américains ne semblent avoir guère anticipé. La traque des « Siebel Ferries » et autres forceurs de blocus requiert moins de moyens que ceux alloués à un bombardement classique. Elle peut néanmoins se révéler tout aussi payante d'un point de vue militaire que le pilonnage systématique d'une cible terrestre. C'est ainsi que le 21 février 1943 un pétrolier de 10 000 tonnes est bombardé et laissé en proie aux flammes. Ayant été signalé le matin même au large de la Sicile, il est intercepté devant de Bizerte et désemparé en début d'après-midi. Il s'agit probablement du *Thorsheimer* achevé quelques heures plus tard par les Beaufighter du No. 39 *Squadron* basé à Malte. Pour faire bonne mesure les équipages de l'USAAF signalent également qu'un croiseur accompagnant le navire marchand a été endommagé tandis qu'un escorteur a été coulé (on peut douter de la présence sur la zone de tels bâtiments, le pétrolier étant seulement accompagné par trois canonnières de faible tonnage). Plusieurs avions d'accompagnement auraient en outre été abattus par les P-38 d'escorte et un Ju-88 porté au crédit du Staff Sergeant Loy Myers du 428th BS. Seul un Mitchell gravement touché doit être envoyé à la ferraille après son retour.

▼ En bas : Autre appareil endommagé, le B-25 C « 99 » du 434th BS, 12th BG, posé sur le ventre en Tunisie en 1943. On note le camouflage trois tons, vert et sable sur l'extrados gris moyen sur l'intrados et l'insigne national cerclé de jaune typique de l'opération « Torch ».

▼ Ci-dessous : Atterrissage train rentré pour le B-25 S/N 42-53471 photographié début 1943 alors qu'il est affecté au 12th BG. Il sera plus tard transféré au 321st BG.



Le lendemain, la bataille navale se poursuit, l'Axe tenant absolument à ravitailler ses troupes qui ont enfoncé le front franco-américain à Kasserine. Un cargo de « 500 pieds de long » est de nouveau coulé malgré la vive réaction des trois escorteurs et du *Flak Ship* accompagnant l'infortuné vraquier, en l'occurrence probablement le SS *Gerd* jaugeant 1 700 tonneaux (GRT) pour 300 pieds de long (...) effectivement coulé au large de Monastir. Un B-25 du 381st BS est cependant victime de la chasse ennemie (les pilote et co-pilote, seuls survivants, sont fait prisonniers) mais ses camarades revendiquent en contrepartie la destruction d'un Me 210 et d'un Fw 190. Toutefois, la journée est encore loin d'être terminée. Pendant que les uns s'en vont matraquer les Panzer dans les montages de l'Atlas, les autres s'en retournent à la flibuste sans enregistrer de nouveau résultat. En revanche, le lendemain cinq barges chargées de camions et de futs d'essence sont envoyées par le fond au large du Cap Bon ; problème, sur les six Mitchell engagés, trois ne rentrent pas dont celui du Major Ivan Ferguson commandant du 381st BS ! Ce même jour, le 12th BG frappe durement l'avance ennemie qui marque sur le pas sur la dorsale tunisienne. Le 7 mars, c'est encore un gros convoi qui est attaqué par les B-25. Il se compose de trois navires marchands escortés par huit petits bâtiments de guerre ainsi des chasseurs de la Luftwaffe. Pendant que les P-38 s'expliquent avec ces derniers, les bombardiers, malgré une Flak déchaînée et des barrages de ballons captifs, vont mener la vie dure aux cargos. Un d'entre eux est laissé en flammes. Un autre de moindre tonnage est atteint plus superficiellement. À cette occasion l'équipage du Lieutenant Robert « Ham » Hamilton du 379th BS se couvre de gloire comme le rapporte le journal de marche de son unité: « Ignorant la DCA et les ballons, « Ham » et ses hommes volant au ras des flots parviennent à placer un coup direct sur le plus gros des navires marchands ennemis avant d'être pris à partie par des Bf 109 ayant échappé à la vigilance des P-38. Déjà sévèrement endommagé, leur appareil subit les assauts répétés de trois chasseurs particulièrement agressifs. Le Sergeant Robert Brunner servant la tourelle supérieure parvient à se débarrasser coup sur coup de deux assaillants et à décourager le dernier. Le Mitchell dans un état pitoyable sera ramené à la base malgré les blessures dont ont souffert tous les aviateurs servant à son bord. »

Bien que cela ne diminue en rien le courage dont chacun a fait preuve il semble que finalement aucun navire n'ait sombré ce jour-là et que seuls deux MC.200 Saetta de la Regia Aeronautica aient été effectivement perdus dans la zone située au large de Bizerte où l'accrochage a eu lieu.

D'autres mouvements ennemis sont repérés en Méditerranée au cours des jours suivants sans qu'aucun contact ne puisse être établi avant le 12 mars 1943, date à laquelle des barges sont de nouveau attaquées. Trois sont coulées et trois autres considérées comme l'ayant été probablement. Cette victoire a cependant un coût. Le B-25C du 1st Lieutenant Elvin Schrupp affecté au 381st BS atteint par des tirs adverses s'écrase en mer. Malgré des rapports

▶ Ces expéditions au large constituent un sport dangereux, comme en attestent les dommages subis par ce Mitchell, également du 310th BG.A

▼ Cigare au bec et « 45 » à la ceinture ces deux pilotes du 310th BG basés en Algérie s'apprêtent à lancer leur B-25 C à la recherche des convois ennemis naviguant en Méditerranée.

initialement peu optimistes quant à la possibilité qu'un seul des aviateurs ait survécu, le statut des cinq membres d'équipage évoluera heureusement au bout de quelques jours de la catégorie des MIA à celle de POW (disparus à prisonniers de guerre).

C'est à peu près à cette époque que le 321st BG commence à opérer de façon autonome. Disposant de B-25 allégés – car délestés d'une tourelle ventrale ayant démontré son inutilité – il réalise sa première mission le 15 mars. Le 20, le Colonel Robert Knapp à la tête de ses hommes s'en prend à un convoi repéré au large des côtes africaines. La suite est maintenant rapportée par le 2nd Lieutenant Duke Albert. « Notre tâche était simple. Elle consistait à patrouiller au-dessus de la mer entre la Sicile et la Tunisie afin de repérer tout le trafic ennemi et l'envoyer par le fond. Nous étions ce jour-là quinze équipages engagés. D'après le profil de mission, nous devions rester ensemble après le décollage, jusqu'à ce que nous ayons repéré une cible. Ensuite nous devions nous séparer et attaquer en deux groupes. Le premier avec neuf appareils devait monter à 9 000 pieds et bombarder les navires depuis cette altitude. Le second dont je faisais partie assaillir l'ennemi au ras des vagues. Personne ne se faisait d'illusion sur la capacité de placer une bombe larguée de près de 3 000 mètres sur un navire zigzagant. Nous espérions néanmoins que celles larguées par nos camarades puissent créer suffisamment de confusion pour nous permettre de passer malgré la DCA. Mais un banc de stratus stagnant à 5 000 pieds a empêché notre formation haute d'effectuer sa diversion. On ne savait pas trop quoi faire. On a évolué à distance pendant une vingtaine de minutes sans que rien ne se passe. Finalement l'un des B-25 du groupe de diversion a pu effectuer sa visée et contre toute attente en parvenu à toucher un cargo. C'était le signal. On a foncé dans le tas malgré une Flak déchaînée. Comme si ce n'était pas encore assez, trois Bf 109 sont parvenus à déborder nos P-38 et ils nous ont à leur tour engagés malgré les tirs de leur propre défenses anti-aérienne. Deux d'entre eux se sont immédiatement installés dans notre sillage et ne ils nous ont pas lâché malgré toutes les manœuvres évasives que j'ai pu enchaîner. Je voyais leurs obus de 20 mm frapper la surface des flots juste devant notre nez. Finalement ils s'y sont mis à cinq. Notre moteur droit a été touché d'abord. Ensuite un obus de 20 est venu exploser dans le compartiment du navigateur, le blessant légèrement. C'était l'enfer. Le Sergeant servant la tourelle supérieure est parvenu à nous débarrasser d'un assaillant, et son collègue Drogosch tenant le poste de tir latéral a pu faire de même quelques secondes plus tard, mais les autres ont continué à nous pilonner. Le moteur nous a lâché. L'hydraulique aussi et le train principal est à moitié descendu. Un volet de l'aile droite s'est de lui-même abaissé a été arraché. Puis ça a été le tour de nos dérives, hachée menues et enfin Govoni notre mécanicien navigant servant la tourelle arrière a été tué à son poste. »

Ce sera la seule victime au sein de l'équipage de Duke Albert qui parvient à amerrir au large de Bône. Après un repos bien mérité, il reprendra le combat la semaine suivante. Au titre du seul mois de mars les deux groupes de B-25 opérant au sein du 47th BW rapportent la destruction de 36 navires ou barges ennemies, 22 sont considérés comme l'ayant probablement été, 47 étant signalés comme endommagés !

Un mois plus tard, le 340th BG entre à son tour dans la danse. Cependant les boucaniers du 310th BG se sont encore distingué le 10 avril, en envoyant rejoindre le royaume de Neptune non pas des barges, mais des appareils de transport. Ils revendiquent en effet en vue du Cap Bon la destruction de dix Junkers et d'un Ju 88, leur escorte de P-38 du 82nd FG faisant état de14 victoires supplémentaires. Dans les faits, la Luftwaffe admet la perte de dix de ses trimoteurs, d'un Ju 88 et de deux chasseurs. Au début mai, la 12th AAF dispose donc de quatre groupes opérationnels sur Mitchell soit environ 300 appareils pour en finir avec la *Panzer-Armee* « Afrika » et ensuite venir frapper le « ventre mou » de l'Axe !

Les opérations contre la navigation vont diminuer d'intensité sans jamais disparaître véritablement des ordres de mission. À tel point que certains *Squadrons* disposant d'appareils spécialisés, dits « solid nose » s'y risqueront encore jusqu'au début de 1944. Équipés d'abord de B-25 C standards, leurs effectifs sont ensuite complétés par des modèles G et H. Arrivant au cours de l'été, les premiers « big guns » dotés d'un canon axial de 75 mm à chargement manuel sont affectés d'abord le 447th BS. Dépendant du 321st BG, il les utilise dans un premier temps en Sardaigne contre des cibles fixes telles que des stations d'aiguillage et des installations industrielles. Par la suite les appareils du « *Gun Squadron* » seront employés essentiellement dans le cadre d'attaque contre le cabotage le long des côtes ligures. Ils essaieront en outre mais sans grand succès de s'opposer aux diverses évacuations entreprises par les forces de l'Axe à la fin de l'été 1943.

Le 379th BS (310th BG) débute sa transformation sur B-25 G. Basé à Gambut, en Égypte, il entame en décembre une série des patrouilles relativement peu concluantes au-dessus Dodécanèse et de la mer Égée.

▲ À la curée ! Ces Junkers 52 n'ont aucune chance…

À cette époque, le 12th BG reçoit lui aussi une dotation partielle de B-25 « solid nose » (G, H et J) qu'il emploiera contre des objectifs terrestres en Italie et dans les Balkans ainsi que contre la navigation dans l'Adriatique.

Alors même que le 379th BS affiche des résultats décevants, dans un domaine où jusque-là le 310th BG pouvait s'enorgueillir de scores honorables, l'ensemble du groupe (intégré désormais au MACAF) est rééquipé en modèles G. Entraîné à Philippeville sur les matériels déclassés du 447th, revenu entre temps aux B-25 à nez vitré, le 310th BG entre en action à la fin du mois de janvier 1944. Opérant à partir de Ghisonaccia, en Corse, sa mission consiste à interrompre le trafic maritime ennemi dans le golfe de Gêne et en mer Tyrrhénienne, et à s'attaquer aux principaux ports en activité dans cette zone. La Spezia, Livourne et Porto San Stefano (Orbetello) vont devenir les cibles attitrées de ces canonnières volantes. Les missions se déroulent conformément à un schéma bien établi.

Les départs s'effectuent en début de matinée à quatre ou plus rarement à huit avions sous escorte de Spitfire (de l'Armée de l'Air et du 52nd FG de l'USAAF) ou de P-39 (350th FG). Le vol s'effectue à basse altitude. Il précède directement une attaque au canon puis à la bombe suivie du retour au terrain après une heure trente de vol. Le débriefing et le déjeuner sont expédiés en vitesse afin de réaliser (parfois) nouvelle mission l'après-midi.

Pour être routinières ces sorties n'en sont pas moins périlleuses comme s'en souvient Georges Underwood alors mitrailleur au 381st BS : « Quand le canon faisait feu l'avion paraissait s'arrêter sur place. Bien sûr ce n'était qu'une illusion, mais elle était saisissante. À chaque tir, l'habitacle était rempli de fumée toxique et quand les mitrailleuses entraient en même temps en action c'était bien pire ! En réalité la cadence de tir du 75 mm était fonction de la seule force physique du canonnier et de son habilité à réarmer. Le manuel donnait la moyenne de quatre obus en une seule passe, mais je n'ai guère vu en opération un appareil tirer dans ces conditions plus de deux projectiles d'affilée. Je me souviens qu'à chaque départ de coup, le nez de l'avion était illuminé par un immense éclair orange. Les attaques à basse altitude étaient quelque chose de terrifiant mais également de très excitant. Je revois encore les obus traçant verts et rouges des 20 et 40 mm de la Flak toucher l'eau et exploser dans notre sillage, alors que dans la tourelle supérieure, je me faisais tout petit en guettant les - gros noirs - de 88 mm ! »

Parfois la sortie est sans retour comme pour cette mission du 8 février 1944 durant laquelle disparaît le General Davis Graves commandant le 63th FW. Fred Nelson mitrailleur arrière du S/N42-65166 y était : « Nous avons décollé à 13h00, escortés par 8 Spitfire. Nous avons tout de suite mis cap à l'est vers la côte italienne. Notre objectif était constitué de deux petits caboteurs repérés dans le port de San Stefano, mais personne ne semblait rien savoir au sujet des *Flak Ships* qui s'y trouvaient! Nous avons dépassé Montecristo et nous nous sommes alignés sur notre axe d'attaque. Le « 223 »

▼ Un « Big Gun » du 310th BG. Ce B-25 G est photographié à l'entretien avant un départ en mission. Coll. Taddei

▶ Un B-25 « canonnière » affecté durant l'automne 1943 au 12th BG (81st BG). Celui-ci dispose de l'armement d'un G, avec la disposition de tourelle d'un H ! De fait, c'est un H-10 : le S/N 43-4975.

◢ Un « Solid Nose » du 310th BG. L'avion est dépourvu des quatre mitrailleuses sous carénage disposées à l'avant du fuselage et dont sont dotés les G « classiques » de l'unité.

était en tête. Il a piqué le premier nous étions son numéro 2 nous l'avons suivi au milieu d'une DCA déchaînée. Notre pilote a poussé la vapeur et nos moteurs ont dégagé une longue traînée. Le premier obus de 75 mm est parti et les mitrailleuses avant sont entrées en action. Nous survolions le port et je venais juste d'arroser l'un des navires marchands quand quelqu'un a annoncé à la radio que le « 223 » était en feu. Son moteur gauche avait été touché et brûlait. Les flammes ravageaient le poste de pilotage et elles semblaient avoir gagné la tourelle (le « 223 » est un B-25H – NdT). L'avion était en montée mais il commençait sérieusement à déraper sur l'aile gauche. Nous étions juste au-dessus de lui quand il a décroché. Mon copain Ralph Mohr qui occupait le poste de tir arrière a largué sa verrière une seconde avant l'impact. L'avion a touché l'eau, il a rebondi, s'est disloqué puis il a coulé. Nous avons fait un passage bas et nous nous sommes alignés pour un second Run. » Le General Graves volait en place droite sur le B-25 H S/N 42-4223 du Lieutenant Dorman. Aucun membre d'équipage ne survivra au crash.

Le rythme des sorties va être soutenu pendant près de trois mois. En avril, les canonnières volantes participent à l'opération « Strangle » avant d'être tout bonnement retirées du service après que les MAAF, dans un souci de rationalisation, aient décidé d'abandonner complètement à la RAF les missions d'assaut naval, mettant ainsi un terme à la présence opérationnelle des B-25 « big gun » dans l'hémisphère nord (si l'on excepte un couple de H exilés aux Aléoutiennes).

Mais en avril 1943, on n'en est pas encore là et la fin de la campagne de Tunisie consiste pour la plupart des « Medium » de l'Air Force en un aplatissement systématique et programmé des aérodromes, des ports, des gares et des voies de communication ennemie. Avec un taux de pertes désormais maîtrisé et des scores faramineux rapportés par leurs mitrailleurs, les unités équipées de B-26 entrent peu à peu dans la norme de l'USAAF, tandis que celles dotées de B-25 y occupent déjà une place de choix.

Rattachés à plusieurs *Combat Wings* (42nd, 47th et 57th BW) au sein desquels évolue des chasseurs-bombardiers de différents modèles, les B-26 des 319th BG, 17th BG et désormais 320th BG ainsi que les B-25 des 12th BG, 310th BG, 321st BG et 340th BG après un difficile apprentissage et une lente montée en puissance vont devenir le symbole même de l'aviation tactique américaine en Méditerranée. Ils s'afficheront ainsi comme une référence en matière de bombardement de précision.

Le temps de la maturité : les 42nd et 57th BW

La Panzer-Armee « Afrika » capitule au cap Bon le 13 mai 1943. Les « Medium » de l'USAAF d'Afrique du Nord s'inscrivent à cette époque dans une très lourde et complexe chaîne de commandement qui les fait dépendre à la fois du XII Bomber Command et – donc de l'état-major américain de la XII AAF – mais également et en parallèle de la North West African Strategical Air Force dépendant elle-même de la Northwest African Air Force, c'est-à-dire d'un commandement interallié qui étend son autorité à la fois sur des forces américaines et du Commonwealth dont il coordonne l'action. *Sic* !

Le Brigadier General James Doolittle assume le commandement à la fois de la XII AAF et de la NASAF (dont les contours ne se recoupent pas !) tandis que la NAAF aux ordres du Major General Karl Spaatz de l'USAAF dépend elle-même de Sir Arthur Tedder (RAF) placé à la tête du Mediterranean Allied Air Command (MAAC). Re-*sic* !

Si les équipages ont souffert lors de leurs missions au-dessus de la Tunisie de pénuries diverses mais récurrentes, la bureaucratie militaire n'a pas chômé, produisant dans un même temps des organigrammes fonctionnels (ou qui devraient l'être) d'une saisissante complexité.

L'étape suivante consiste à mettre ces structures à l'épreuve de la guerre en engageant une série d'actions offensives visant les dernières positions de l'Axe en Méditerranée centrale. Celle-ci prélude à une probable invasion de l'Italie décrite par Churchill comme le « ventre mou » des dictatures.

Dans cette optique les grandes îles comme la Sardaigne, la Sicile et dans une moindre mesure la Corse ainsi que les petites telles que Lampedusa et Pantelleria, vont devenir les cibles de l'aviation alliée.

S'agissant de la Sardaigne, base arrière de la résistance italo-allemande en Tunisie, le traitement a déjà commencé depuis longtemps et les bombardiers moyens y ont pris toute leur part. La première mission conduite contre ce bastion est le fait du 17th BG arrivé depuis peu par la route de l'Atlantique Sud. Vétéran du raid sur Tokyo en avril 1942, le groupe troque peu après ses B-25 pour des B-26 et se trouve dès lors chargé des missions de transformation opérationnelle à Barksdale où, en raison de son rôle, le surnom de « Daddy of them all » lui est attribué. Il le conservera une fois affecté en zone de combat. La première mission réalisée à partir de Telergma le 30 décembre 1943 vise l'aérodrome de Gabes. Le raid est intercepté par la chasse ennemie. Un Bf 109 est revendiqué mais du côté américain on déplore plusieurs blessés et un B-26 qui doit être rayé des contrôles. C'est une rude entrée en matière. Au cours du mois de janvier les équipages vont avoir encore de multiples occasions de s'aguerrir. Ils sont ainsi fin prêts quelques semaines plus tard pour participer à la première excursion des B-26 en dehors du précarré africain. De grandes batailles aériennes se profilent. Cette campagne de Sardaigne étant rarement abordée, il n'est pas sans intérêt de s'y pencher en détail.

Tout débute le 6 février 1943 quand un convoi (KMS 8) naviguant au large de l'Algérie subit une violente attaque aérienne conduite par des bombardiers en piqué et des torpilleurs allemands opérant depuis les bases sardes. La corvette canadienne HMCS *Louisburg* est coulée et le cargo *Fort Babine* gravement endommagé au prix de deux He 111 de la 4./KG 26 perdus.

Dès le lendemain, des B-17 des 97th BG et 301st BG ainsi que des B-26 du 17th BG bénéficiant d'une escorte assurée par les P-38 du 1st FG et du 82nd FG pilonnent le terrain de Cagliari Elmas où les bombes détruisent cinq Ju-88 et trois He 111 des II. et III./KG 26. La nuit suivante, les Wellington mettent hors de combat sur le même terrain de Elmas cinq nouveaux Heinkel appartenant cette fois-ci au Stab ainsi qu'au I./KG26. Si les B-17 ne rencontrent qu'une faible opposition aérienne il n'en sera pas de même pour les Marauder qui constituent la seconde vague. Une dizaine de chasseurs intervient au milieu des tirs de DCA au moment même où les Américains se présentent sur le bomb run. Les intercepteurs (identifiés comme trois Me 109 et 8 MC.202) réussissent à endommager un B-26. La riposte de ce dernier est cependant fatale à son assaillant qui est vu s'écraser en mer.

Une mission identique est conduite 10 jours plus tard. Les B-17 se concentrent de nouveau sur Elmas tandis que les B-25 du 310th BG accompagnent les Marauder du 17th BG sur Villacidro. L'escorte une fois de plus est fournie par les 1st et 82nd FG. Le General Doolittle, grand patron du NATAF ayant une fois de plus pris place comme copilote dans un B-26 du 34th BS, participe à la mission. À causes des mauvaises conditions de visibilité, l'objectif du jour est épargné. Le 17th BG bombarde à la place Decimonanu où deux de ses appareils confrontés aux tirs de la défense aérienne entrent en collision et sont ainsi perdus ! Les mitrailleurs du 34th BS revendiquent un hydravion ainsi que deux intrépides MC.200.

Dans le courant du mois d'avril, les B-26 Marauder du 320th BG déclarés opérationnels depuis peu vont à leur tour se faire les dents sur des objectifs insulaires.

La première attaque a lieu le 22 avril contre port de Carloforte. Quinze Marauder escortés par 36 P-40 du 325th FG bombardent la cible sans rencontrer d'opposition aérienne. Le lendemain les choses vont tourner différemment quand sur le chemin du port d'Arbatax les hommes du 320th BG privés d'escorte (la jonction n'ayant pu s'opérer avec les P-38 du 82nd FG) sont pris à partie pendant plus de 30 minutes par une demi-douzaine de Bf 109. Les mitrailleurs de l'USAAF font état de la destruction de deux intercepteurs. Un B-26 se traîne jusqu'à Bône où il sera déclaré irréparable, un autre sera également rayé des inventaires à l'issue de la mission. Quatre supplémentaires reviennent à leur base dans un triste état.

Le 25 c'est l'aérodrome de Millis qui est traité dans la matinée par les mêmes intervenants au moyen de bombes à fragmentation. La mission est réalisée dans de bonnes conditions sans intervention directe de l'aviation ennemie.

L'après-midi le 320th BG remet le couvert sur la zone portuaire de Porto Ponte Romano escortés cette fois le Warhawk du 325th FG, sans davantage déclencher de réaction d'une défense aérienne harcelée et tiraillée entre ses tâches domestiques et l'effondrement front tunisien.

Le 13 mai, jour de la capitulation de von Armin en Tunisie, 107 « Medium », B-25 des 310th et 321st Bomb group et B-26 du 320th BG, assaillent Cagliari (la gare est cette fois-ci prise pour cible). Les chasseurs de l'Axe tentent de s'interposer mais ils sont efficacement contrés par les P-38 du 82nd *Fighter Group*.

Le 19 mai, tandis les B-26 du 320th BG bénéficiant d'une escorte musclée constituée de 40 Warhawk du 325th FG s'en prennent à une usine de carbonisation située à Porto Ponte Romano sans rencontrer d'opposition.

La journée du 20 se présente globalement comme une réédition des actions entreprises la veille. Durant la nuit, la RAF a attaqué Villacidro et Decimomannu. La NASAF maintient donc sa pression. Les bombardements diligentés sur les principaux aérodromes de l'île vont entraîner l'intervention massive des chasseurs de l'Axe et une riposte vigoureuse des P-40 et des P-38 qui assurent la protection des Mitchell et des Marauder.

Ceux du 320th BG réitèrent l'attaque sur Decimomannu. Le contact ne peut être établi, avec leurs confrères du 17th BG : et pour cause, ceux-ci ont fait demi-tour ! C'est donc seulement 22 B-26 escortés par 36 Warhawk du 325th FG qui se présentent sur la cible. Cinq appareils identifiés comme des « Me 109 » tentent de s'opposer à leur progression mais ils sont immédiatement engagés par les P-40. Pendant ce temps les bombes à fragmentation pleuvent sur la zone où sont concentrés les bimoteurs signalés la veille. Une vingtaine d'entre eux sera mise hors de combat tandis que le 325th FG réalise de son côté une belle moisson de victoires.

Le 24 mai, la NATAF envoie tous ses B-17, B-26 et B-25 escortés par de puissantes formations de P-40 et de P-38 à l'assaut de tout ce qui présente un intérêt stratégique en Sardaigne.

C'est ainsi qu'est visé les ports de Carloforte et la Maddelana, les entrepôts et les stockages pétroliers de Alghero et Terranova, des installations industrielles, des ponts, les pistes de Alghero et Olbia, l'hydrobase de Porto Conte et sans que l'on sache trop pourquoi la ville de Iglesia !

Trois jours plus tard, Decimomannu est attaqué par le 320th BG et son escorte habituelle composée de 36 P-40 du 325th FG. Deux minutes après le largage une trentaine de monomoteurs ennemis identifiés comme des « Me 109 » s'en prennent à la formation de l'USAAF. Le combat tourne au « dogfight » entre chasseurs tandis qu'une partie des intercepteurs réussit à s'approcher des bombardiers.

À l'issue de la mission les mitrailleurs réclament au moins sept Messerschmitt descendus et les Warhawk du «Checker Tail Clan» seulement six (Bf 109 et MC.202)! Huit Marauder sont atteints en retour par les tirs des chasseurs, trois le sont par la Flak et trois autres par les deux à la fois. Aucun n'est toutefois perdu à l'ennemi.

Le 1er juin, le 320th BG fait décoller 18 appareils. Mais ils ne seront finalement que 17 sur l'objectif, un d'entre eux ayant été contraint à un atterrissage d'urgence à Bône. Les B-26 attaquent donc sans grand succès les docks de Porto Ponte Romano. La DCA se révèle imprécise et le 14th FG n'as pas à intervenir en l'absence de réaction aérienne adverse.

Le 5, les quais de Porto Ponte Romano sont encore visés par de nouveaux venus en Sardaigne. Ce sont en effet 18 équipages du 319th BG qui bombardent l'objectif. Les B-26 opèrent sous la protection par 24 Warhawk du 325th FG. Cette précaution s'avère toutefois inutile. Aucun avion allemand ou italien ne s'interpose. La qualité du bombardement se révèle excellente, les Marauder réussissant à endommager un navire de commerce et à détruire plusieurs entrepôts.

Le 18 juin, en début de matinée, Le 1st FG assure l'escorte des 31 B-26 du 319th BG chargés de bombarder Olbia en avant-garde du 320th BG couvert lui par le 14th FG.

La première de ces formations survole le golfe d'Oresei quand elle est surprise par les chasseurs du II./JG 51. Rapidement les P-38 du 27th FS sont débordés par un ennemi supérieur en nombre (les rapports font état de plus de trente Messerschmitt). Les Américains font face et rapportent un succès certain et un probable, un troisième « 109 » étant considéré comme endommagé. En contrepartie, le 1st Lieutenant Robert Britz est abattu par les assaillants qui, ayant franchi la barrière des chasseurs, se jettent sur les bombardiers. Un premier B-26 est descendu au-dessus de l'eau. Un second parvient à effectuer un atterrissage d'urgence en territoire ennemi. L'équipage d'un troisième appareil touché est contraint de se parachuter et sera capturé. Les survivants affrontent encore sur cible une Flak très dense. Ils parviennent malgré tout à bombarder avant de faire demi-tour. Les mitrailleurs affirmeront au retour avoir descendu 16 intercepteurs ennemis (10 sûrs et 6 probables). Cela constitue sans doute un record... d'exagération même pour des mitrailleurs de l'USAAF !

▼ Un B-25 d'une unité non identifiée vient atterrir sur une base tunisienne en survolant le champ d'épaves laissé là par les anciens locataires (on reconnaît des Ju 52, un He 111 et au moins un Hs 123).

◀ Le 47th BG en action lors du pilonnage de l'île de Lampedusa, en juin 1943.

◣ Le « Poopsie », un B-25 C-1, S/N 41-13201, une des gloires du 321st BG (445th BS) ainsi dénommé en référence à la petite chienne mascotte de l'équipage que l'on aperçoit sur cette photo prise durant l'été 1943.

En réalité, les Allemands ne se portent pas si mal. L'Oberleutnant Puschmann se distingue une fois encore lors de ce combat en obtenant l'homologation d'un P-38 (probablement celui de Britz). Le Gruppen-Kommandeur Karl Rammelt n'est pas en reste avec un B-26 descendu. Un autre est porté au crédit de l'Unteroffizier Jacobs de la 6./Staffel.

À 10h15, une seconde vague de bombardiers américains se présente en vue du port d'Olbia. Il s'agit des Marauder du 320th BG qui dépêche sur cet objectif 24 de ses appareils (trois ayant dû faire demi-tour à la suite d'ennuis mécaniques) escortés par autant de Lightning. Deux coups au but sont enregistrés sur des navires à quai et des magasins de stockage. L'artillerie antiaérienne se révèle particulièrement habile et parvient à toucher plusieurs bombardiers. La chasse, en revanche, semble manquer de ressort. Un Re.2001 effectue une passe frontale avant de disparaître. Prenant la suite, le 17th BG boucle sa mission sans subir la moindre attaque.

Lors du raid suivant, un B-26 appartenant au 320th BG est abattu par la Flak à proximité de Millis. L'équipage parvient à évacuer son avion en feu, avant qu'il ne s'écrase. Pendant ce temps les 48 Lightning de l'escorte fournie par le 14th FG s'expliquent avec les B-109 du III./JG 77. La présence de MC.202 et 205 ainsi qu'un unique Fw 190 est également rapportée. Il n'est en effet pas impossible que des appareils des I. et II./Sch.G.2 – locataires de Millis, dont la jouissance paisible vient d'être gravement compromise – participent à l'action.

Au matin du 3 juillet, les terrains occupés en Afrique du Nord par la 12th AAF bourdonnent d'activité. Ce ne sont pas moins de 78 B-17, 72 B-25 et 80 B-26 le tout escorté par plus de 200 chasseurs (181 Lightning et 47 Warhawk) qui prennent leur envol et mettent cap au nord. Leur objectif prioritaire est constitué par les aérodromes sardes. Certains sites industriels sont désignés aux équipages comme cibles secondaires. Tandis que les *Fighter Groups* sont principalement chargés de l'accompagnement des « Heavies » et des « Medium », certains parmi les spécialistes du 1st FG et du 325th FG ont reçu pour tâche de s'attaquer aux yeux de l'ennemi ; les stations radars de Alghero et de Pula.

Du point de vue du NATAF, cette neutralisation préventive donne de bons résultats. Il semble en effet que la défense aérienne ennemie a agi tout au long de cette journée sans cohésion ni véritable direction. Les « grosses bagnoles » peuvent désormais entrer en scène.

Escortés par le 14th FG, Les B-17 des 99th BG et 97th BG frappent Montserrato. Ceux du 2nd BG et du 301st BG se chargent de Chilivani.

Avant que son terrain ne soit touché le 20°

Gruppo CT réussit à faire décoller 7 MC.205 et 3 MC.202. Ils se heurtent bientôt à une vingtaine de « Liberator » escortés par 25 monomoteurs. En fait de Liberator, il s'agit de 24 Marauder du 319th BG escortés par 23 Warhawk du 325th FG. Seul le Sergente Serafini parvient au contact. Il effectue une seule passe de tir avant de devoir se retirer.
Bien qu'ils éprouvent des difficultés à localiser la cible, les hommes du Lieutenant Colonel Holzaple se conformant au plan de bataille bombardent les premiers, bientôt imités par ceux du 320th BG.
Cependant une seconde vague composée cette fois de B-26 appartenant au 17th BG se présente à son tour sur Milis où les artilleurs de la *schwere Flak-Abteilung* 116 vont une nouvelle fois faire preuve de sang-froid et d'habileté. Le B-26 B (41-17924) est en effet touché contraignant son équipage à sauter en parachute.
Ces trois succès à l'actif des artilleurs n'équilibrent nullement la dévastation occasionnée à l'aérodrome par cette dernière attaque. Outre quatre Fw 190 du I./Schl .G2 détruits, six autres sont endommagés. Deux appareils de servitude (Fi 156 et Bf 108) sont mis hors de combat. Les réserves de carburant partent en fumée. Le télémètre qui règle le tir des cinq batteries de « 88 » est pulvérisé. La piste elle-même ressemble à un champ labouré. On compte parmi les personnels navigants de la Luftwaffe seize tués et de nombreux blessés.
Les « Medium » se détournent alors progressivement de la Sardaigne pour se concentrer sur la Sicile. Entre temps, ils participent activement dès le début du mois juin dans le cadre de l'opération « Crokscrew » à la réduction de la résistance ennemie sur les îlots de Pantelleria, Lampedusa et Linosa. Au terme d'une semaine de bombardements aériens, ceux-ci capituleront pratiquement sans combat.
Ces missions s'inscrivent dans la phase préparatoire à l'opération «Husky» autrement dit l'invasion de la Sicile. La tâche assignée aux Marauder et aux Mitchell consiste désormais à détruire le potentiel militaire ennemi concentré sur l'île. L'attaque des principaux aérodromes devient en quelque sorte leur spécialité. C'est ainsi que les pistes de Gerbini, Bo Rizzo et Trapani sont régulièrement visitées. Le 28 mai 1943, le 321st BG avait déjà réalisé une mission mémorable contre Bo Rizzo (proche de Trapani) les mitrailleurs américains revendiquant 17 chasseurs ennemis abattus… sans subir la moindre perte en retour ! S'il fait peu de doute qu'un tel score soit marqué du sceau d'une lourde exagération (deux Bf 109 de La JG 27 ayant effectivement été perdus dans le secteur) les velléités de résistance de la Luftwaffe et de la Regia Aeronautica sont néanmoins écrasées sous le poids du nombre par les chasseurs d'escorte opérant souvent depuis Malte. Ce qui constitue somme toute un juste retour des choses.
C'est à cette époque que se situe les souvenirs maintenant évoqués par Philipp O'Carr alors 1st Lieutenant au sein du 321st BG pilotant habituellement le « Missouri Waltz » (S/N 41-12963) : « Je suis parti outre-mer au mois de février 1943. Je suis rentré aux USA six mois plus tard après avoir effectué 50 missions de combat comme pilote d'un B-25. C'était un avion puissant, il avait une très bonne accélération et un excellent comportement en vol pour autant il n'avait pas un profil très aérodynamique.

▼ Le S/N 41-17747, un B-26B-MA surnommé « Earthquake McGoon » affecté au 17th BG (37th BS) sévèrement malmené par la Flak lors d'un raid. On remarque l'armement renforcé de l'appareil dans le secteur arrière.

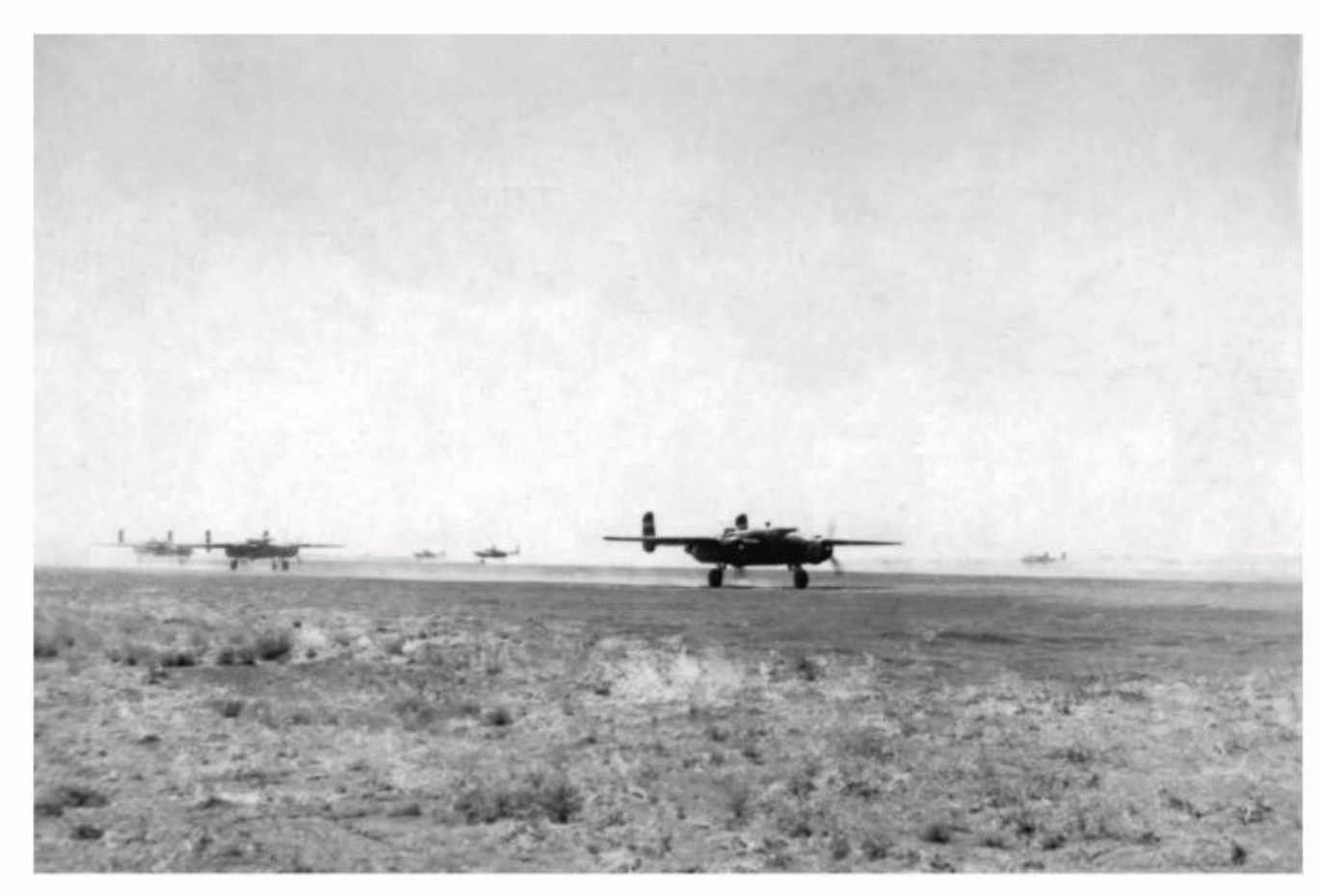
Cette caractéristique générait une forte traînée mais au fond cela facilitait le vol en formation. C'était un avion stable et d'un pilotage aisé. En descente, il n'accumulait pas trop de vitesse et demeurait parfaitement contrôlable. Il était en outre robuste et maniable. On pouvait lui faire faire des trucs dont aucun autre bombardier n'était capable ! Je me souviens avoir vu des moniteurs l'engager en combat simulé contre des P-38 ! Mais l'une de ses principales qualités est qu'en cas de coups durs il savait encaisser sans broncher. Généralement, nos formations comptaient trois ou quatre groupes de 12 appareils représentant les quatre *Squadrons* du groupe. Au sein de chacun d'entre eux, les équipages participaient aux missions par rotation. De même la direction de mission était confiée à tour de rôle à chacun de nos *Squadron Leaders*. Nous disposions en général de pistes larges permettant des décollages de front 3 par 3, cadencés à 30 secondes entre chaque départ, de sorte qu'un groupe entier pouvait ainsi perdre l'air en moins de 5 minutes. Chaque formation de 12 se subdivisait en 4 éléments de 3. Une fois le premier décollé, celui-ci gagnait une zone de regroupement en ralentissant son allure pour permettre aux autres de venir se former autour de lui. Le vol vers l'objectif se réalisait ensuite à grande vitesse et à basse altitude aux alentours de 500 pieds. Chaque appareil volait légèrement plus bas ou en décalé par rapport à celui qui le précédait afin d'éviter le souffle des hélices. Les ailiers étaient déchargés de la navigation. Celle-ci était assurée par le leader qui a cette occasion emmenait en plus de son équipage habituel un navigateur expérimenté. Nous traitions durement les moteurs ! Il fallait les changer souvent. Leur durée de vie n'excédait pas les 10 heures ! De plus les décollages de groupe dans un environnement saturé de poussière et de sable ne constituaient pas un régime recommandé pour nos Wright Cyclone. Parfois le nuage soulevé par les premiers départs était si lourd et impénétrable que les opérations devaient être suspendues le temps de le voir un peu retomber. Généralement, deux ou trois avions de remplacement nous accompagnaient sur une partie du chemin prêts à prendre la place de celui d'entre nous qui aurait été contraint de faire demi-tour pour une raison ou une autre. Au bout de quelque temps ces « spares » rentraient eux- mêmes à la base. Lors du passage des côtes, nous testions nos mitrailleuses pour s'assurer de leur bon fonctionnement et éviter une mauvaise surprise en cas d'attaque. Au-dessus de la mer qui constituait généralement la première étape de notre périple, le dernier élément d'une formation volait quasiment au ras des vagues et récoltait sur ses pare-brises des tas d'embruns. À proximité des côtes, le risque de collision avec des oiseaux était très important ! Cependant la stabilité proverbiale du B-25 nous permettait d'envisager ce profil de mission sans trop d'angoisse. Les performances de l'appareil étaient en réalité bien supérieures à celles données par le constructeur. On pouvait également en cas de besoin pousser nos moteurs au-delà des spécifications du fabricant. On commençait à prendre de l'altitude un peu avant notre point initial situé généralement à une quinzaine de kilomètres de la cible de façon à atteindre les 6 300 pieds en vue de celle-ci. C'est généralement à ce moment qu'on était cueillis par la Flak. La formation perdait alors un peu de sa rigidité mais c'est néanmoins en groupe que nous enchaînions alors les montées les descentes et les virages à 90° pour essayer de dérouter les tirs ennemis. Mais à un certain moment il fallait arrêter ce jeu de montagnes russes pour permettre au bombardier de stabiliser sa visée. On bombardait à l'imitation du leader. La plupart du temps nous saturions l'objectif. Parfois la nature de celui-ci requerrait plus de précision. C'était le cas pour les ponts ou les nœuds ferroviaires que nous abordions de biais afin qu'un maximum de projectiles puisse les atteindre. J'ai effectué la plupart de mes missions de combat au-dessus de la Sicile dans le cadre d'actions relevant davantage du champ stratégique que tactique, qui nous était en principe dévolu. On était très concentrés sur notre job. Je me souviens du pur bonheur que nous ressentions quand le bombardier annonçait sur

▲ En route vers leur objectif, des B-26 du 319th BG rencontrent au-dessus de la mer des conditions de vol difficiles.

l'interphone : bombes larguées, portes fermées, on se casse ! On piquait alors comme des fous pour sortir de la zone dangereuse. Je me souviens avoir atteint 720 km/h lors de tels piqués alors que la limite posée par le North American était de 575 km/h. les chasseurs allemands ne venaient pas nous chercher lorsque nous évoluions groupés au-dessus de la mer. Dès que nous abordions la ligne de côte ils se révélaient à nous en prononçant généralement des attaques en piqué avec une évasive en S. S'ils avaient tenté un truc pareil quand nous volions à moins de 500 pieds des vagues, ils auraient aussitôt bu la tasse. Bas et groupés, on ne risquait rien : un Messerschmitt se serait fait hacher menu par nos mitrailleurs s'il avait tenté quelque chose en palier et sans possibilité d'évolution dans le plan vertical. En outre des P-38, parfois des Spitfire, bien que ces derniers aient pour ce faire eu à notre goût les pattes un peu courtes, assuraient notre protection. Ils le faisaient en général si efficacement qu'en réalité nous ne craignons guère la chasse ennemie. Notre principale hantise c'était vraiment la Flak contre laquelle on ne peut rien. Nous avions bricolé nos avions pour tenter de nous en protéger en montant un peu partout des plaques de blindage additionnelles. Nous avons réalisé également quelques sorties difficiles sur la côte italienne où les trains circulaient sur une étroite bande de terre marquant la limite entre les plages et les premiers contreforts montagneux. Un pilote de bombardier en mission dépense beaucoup plus d'énergie que celui affecté à la chasse. Tirer sur les commandes d'un B-25 lancé à 500 km/h réclame en effet beaucoup d'efforts musculaires et de concentration. On vole dans l'aile d'un autre appareil que l'on essaie de ne pas heurter à tel point que tout le reste peut paraître accessoire. Cependant nous avons atteint une réelle maîtrise en parvenant dans les derniers temps à stabiliser notre visée et à larguer nos bombes après une course en ligne droite d'à peine plus d'une minute là où les bombardiers lourds en réclamaient au bas mot dix fois plus. Il est arrivé à plusieurs reprises que des balles écaillent mon pare-brise ou marquent leur impact sur telle ou telle partie de notre bimoteur. Cependant pas plus que l'un des membres de mon équipage, je n'ai été blessé lors de mon tour d'opération. En fait pendant cette période notre groupe n'a subi que des pertes relativement légères. Une fois, deux de nos aviateurs ont été contraints de se parachuter en mer. Ils ont toutefois été rapidement récupérés par nos navires. Peu de temps après mon arrivée nous avons pilonné l'île de Pantelleria. La DCA y était impressionnante. Elle ne s'arrêtait qu'au moment du largage pour reprendre aussitôt après avec une intensité accrue. Je doute néanmoins que nous ayons causé de gros dégâts aux défenses de ce poste avancé fortifiées et dont les principales installations avaient été creusées à même la roche volcanique. En dehors du service, notre seule distraction ou presque était constituée par les parties de Poker qui nous conduisaient parfois jusqu'au cœur de la nuit. Notre seule limite était le montant des mises autorisé par le règlement : jamais plus de 20 dollars ! »

Vers la mi-juillet, alors que des monomoteurs commencent à être basés en Sicile, offrant ainsi une allonge significative pour les missions d'escorte, les bombardiers moyens toujours officiellement rattachés aux forces stratégiques viennent frapper le territoire italien métropolitain. Salerne, Naples et même Rome sont visées en août. Le premier raid sur la capitale italienne est réalisé le 19 juillet par un demi-millier de bombardiers lourds et moins lourds. Le 321st BG déploie ce jour-là 72 de ses B-25 qui frappent durement l'aéroport de Ciampinno.

◀ Décollage groupé à six de front pour ces B-26 du 319th BG (440th BS) basés à la fin de l'automne 1943 sur le terrain de Decimomannu est Sardaigne



▲ Le 310th BG au roulage avant un départ en mission. Ce *Group* à la différence des autres ne quittera l'Afrique du Nord que pour gagner la Corse tout juste libérée. Il ne sera basé en Italie qu'en avril 1945 !

Qu'il s'agisse de terrains d'aviation ou de nœuds ferroviaires chaque fois les « Medium » frappent fort et souvent juste ! Mais ils subissent aussi des pertes sévères, malgré la diligence des chasseurs d'escorte. Le 17, le 310th BG engagé par la chasse ennemie au nord de Naples perd trois de ses B-25 lors d'un raid conduit contre le triage de Benevento. Deux autres, très gravement endommagés, parviennent à regagner leur base de Souk El Arba, où ils sont déclarés bons pour la réforme. Ces pertes ponctuelles doivent être relativisées puisque celles de ce jour constituent 80 % du total du mois en ce qui concerne ce groupe !

Le 21 août, bien qu'en théorie protégé par 60 P-38 appartenant au 1st FG, le 320th BG en route pour le triage de Villa Literno est engagé à deux reprises par le III./JG 53. Ce dernier revendique la destruction de sept bombardiers et deux chasseurs ennemis. Les Américains consignent que quatre B-26 ont été victimes de la chasse et six ayant été gravement endommagés. Vingt Messerschmitt sûrs et 6 probables sont portés au crédit de l'unité ce qui souligne au-delà des chiffres eux-mêmes la violence du combat.

Le lendemain, c'est au tour du 319th BG en route vers Salerne d'être violemment pris à partie malgré la couverture de chasse dispensée ce jour-là par les A-36 du 86th FBG

Au retour, les pilotes des II et III. JG/53 font état de 14 Marauder et de 2 Mustang descendus. Le 319th BG perd effectivement cinq avions et quatre équipages lors de cette mission. Il revendique (également) 14 Bf 109 détruits!

Si l'on s'en tient aux estimations américaines le III./JG 53 compte tenu de ses disponibilités réelles a donc été pratiquement détruit deux fois en deux jours !

Victime de la chasse ennemie une douzaine de B-26 a en revanche bien été perdue en 72 heures (deux appareils du 320th BG ont été détruits le 20) soit 10 % de la flotte du 2686th Bomb Wing Provisionnal en passe de devenir alors 42nd Bomb Wing. Du côté des B-25, les pertes subies lors de ce mois d'août particulièrement chaud sont sans doute un peu moins élevées, néanmoins d'un volume très comparable. Les « Medium » tiennent le coup mais une relève s'impose. Celle-ci apparaît avec la généralisation à cette époque des Modèles B-10 et C-15 du Marauder au détriment des vieux « short wings » qui, à bout de souffle, disparaissent peu à peu des inventaires.

Cependant avant d'aller plus loin il convient ici de s'attarder sur la guerre discrète que mène sur ce front le 47th BG (L) le seul à mettre en œuvre des A-20 !

▼ Un B-26 du 319th BG contraint de faire un atterrissage forcé dans les lignes alliées. La scène se déroule en Sicile.

▲ Un A-20 B du 47th BG photographié en Tunisie au printemps 1943. Contrairement à ce qu'on lit parfois il ne semble pas que le 47th BG ait volé sur des DB-7 rétrocédés par les Britanniques, mais uniquement sur des A-20 B estampillés USAAF.

Havoc

Activé sur la côte ouest des USA au printemps 1941, le 47th Bomb Group (Light) vole d'abord sur de vénérables Douglas B-18 puis il est partiellement transformé sur quadrimoteurs LB-30/B-24 avant de revenir aux missions reconnaissance, de bombardement léger et de torpillage confiées aux A-20, dont il est doté au début de l'année 1942. Quelques mois plus tard, le Group passe à l'Est pour une ultime mise en condition avant d'emprunter en septembre la route de l'Atlantique nord. Il est en fait la première unité constituée à le faire au grand complet et non selon le système des petits paquets qui avait prévalu jusqu'alors. Immédiatement disponible, les A-20 sont transférés au début novembre vers l'Afrique du Nord où l'échelon technique les a précédés, lui qui a voyagé jusqu'en Angleterre sur le *Queen Mary* puis de là vers le Maroc sur des *Liberty Ships*. Le 47th BG reçoit son baptême du feu lors de ce transfert. Il lui est asséné de façon un peu paradoxale mais sans dommage par des batteries de la DCA espagnole déployées autour d'Algésiras. Après une escale à Gibraltar, les Havoc gagnent Casablanca pour un petit mois d'acclimatation dans un désert rendu boueux par les pluies d'automne. Il est déployé à la mi-décembre en premières lignes à Youks-les-Bains (aujourd'hui Hammamet) et en base avancée à Thelepte au sud d'une ville tunisienne nommée Kasserine qui ne va pas tarder à faire la une des communiqués ! Pour les Havoc, les choses sérieuses débutent dans les derniers jours de 1942. La première perte du groupe est enregistrée le 22 décembre au-dessus du Golfe de Gascogne lors d'un vol de convoyage l'appareil du Captain Donald Martz disparaît peut-être victime de Ju 88 C6 de la KG 40. Sur le front, les sorties s'enchaînent. Le 30 décembre, trois A-20B sont endommagés par des tirs antiaériens lors d'une attaque conduite contre le terrain de Gabès. Deux Messerschmitt 109 tentent de s'interposer. L'un d'entre eux est porté au crédit de l'équipage du sergent-mitrailleur Wayne Gill du 85th BS. Le 4 janvier, victime des « 109 » de la 3./JG 53 l'appareil du Captain Foy Draper ne rentre pas tandis, que celui de son camarade Clarence Martin (tous deux du 97th BS) est contrait de réaliser un atterrissage forcé dans les lignes alliées.

Le 22 janvier, deux nouveaux A-20 B sont à leur tour portés manquants. L'un d'entre eux est celui du Captain James Miles au sein duquel s'était distingué le Sergeant Gill. Les attaques sont conduites à basse altitude de sorte qu'il n'y a guère d'échappatoire possible. Bien que ponctuellement des succès importants puissent être remportés, le prix à payer est très lourd puisque c'est quasiment à chaque fois tout un équipage qui perd la vie quand son bombardier est descendu. Par ailleurs les conditions de vie demeurent précaires dans ces montagnes où le ravitaillement n'arrive presque plus. Très souvent des pilotes partent avec leur appareil récupérer des bombes, des munitions et du ravitaillement à Alger. Cependant le voyage consomme beaucoup de carburant. Or celui-ci parvient difficilement aux confins de la Tunisie livré au compte-gouttes par des C-47. Malgré tout quelques sorties peuvent encore être réalisées. Elles permettent aux équipages de se distinguer le 30 janvier en détruisant des chars et des véhicules ennemis progressant au milieu de la passe de Faïd. Puis, de nouveau une semaine plus tard, le 8 février, en y anéantissant les batteries menaçant une brigade mécanisée de l'US Army qui s'est à son tour imprudemment aventurée dans cette vallée encaissée. Si en l'air les choses se passent désormais un peu mieux pour les nouveaux venus en revanche leurs bases sont constamment prises pour cible par les chasseurs de la Luftwaffe ce qui nuit un peu plus à l'efficacité opérationnelle des bombardiers américains. Le 13, les équipages du Colonel Frederick Terrel reçoivent dans leur bidonville de campagne la visite d'un hôte de marque, le général Eisenhower. Le lendemain, c'est Rommel qui se rappelle à leur bon souvenir quand les forces de l'Axe contre-attaquent vigoureusement à Sidi Bouzid puis foncent sur Kasserine et Thelepte, où le 47th est stationné. Celui-ci entre aussitôt en action effectuant des attaques à basse et moyenne altitude contre les colonnes ennemies qui progressent résolument vers l'ouest et la frontière algérienne. Les résultats obtenus sont jugés excellents et la disponibilité de la soixantaine d'appareils dont dispose maintenant le Group est satisfaisante compte tenu des circonstances. La journée du 22 février est marquée par un pic d'activité pour les bombardiers dont les bombes à fragmentation causent beaucoup dégâts et génèrent des retards dans les plans allemands. Malgré des conditions de vol très dégradées, les équipages réalisent onze missions dans la journée et larguent 7 tonnes de bombes.

▼ Lors d'une sortie sur la Sicile (on reconnaît l'Etna en arrière-plan), ce A-20 B arbore toujours des emblèmes nationaux datant de l'opération « Torch ».

Cela peut paraître peu à l'échelle de la Seconde Guerre mondiale mais bien appliquées, elles permettent de contribuer à enrayer l'avance des Panzer et de précipiter leur repli. Le 47th BG recevra pour son action déterminée une *Distinguished Unit Citation*. Éprouvé, il est replié ensuite à Canrobert en Algérie puis redéployé en avril à Souk El Arba, de nouveau en Tunisie.

Les hommes vivent dans de grandes tentes pyramidales. Les officiers supérieurs ont la leur ou la partagent à deux. Ceux d'un rang moindre y vivent à quatre et les hommes du rang à six. Tous néanmoins apprécient les sacs de couchage de l'Air Force, car les nuits sont fraîches. Chaque tente reflète la personnalité de ses occupants. Certaines sont meublées et décorées avec soin, d'autres ressemblent à des habitats préhistoriques. La plupart reposent sur un plancher fait de bois de récupération et disposent d'un poêle installé en son milieu. Il s'agit le plus souvent d'un bricolage réalisé avec des bidons d'huile de 75 litres. Le « truc » fonctionne avec de l'essence d'aviation et explose régulièrement. Le village de toile dispose de l'électricité de sorte que certains qui ont pu dégoter une radio peuvent écouter les nouvelles ou de la musique allongés sur leur grabat un peu comme sur un lit au pays. Les journées débutent très tôt par l'allumage des lumières du camp qui se réalise de manière automatique tous les jours à 6 heures du matin pour être coupée le soir à 22 heures. Celui en charge du feu va alors essayer de le faire démarrer. Des colonnes de fumées grises commencent bientôt à s'élever dans l'air tranquille. Il ne le reste pas très longtemps, car au même moment la première mission du jour décolle dans un fracas de moteurs. Ceux désignés pour en faire partie ont été réveillés deux heures plus tôt ! À 6h30, tout le monde est sur pied. Les retardataires expédient en vitesse une toilette succincte avant de se précipiter pour prendre une place dans la file d'attente pour le petit déjeuner. Celui-ci est servi à la chaîne sur des plateaux en tôle emboutie. La journée débute vraiment à 7h30, quand les commandants et les officiers d'opération de chaque *Squadron* réunissent leurs hommes pour les informer du programme du jour et leur donner quelques précisions sur les sorties à effectuer. Chaque *Squadron* constitue une famille qui vit dans une autarcie presque totale. Ce n'est qu'une fois en vol que le groupe retrouve pleinement son unité. Les aviateurs s'équipent ensuite avant de gagner les locaux ou sont organisés les différents briefings. Certains officiers de renseignement en charge racontent qu'il n'y aura pas de Flak et que tout se passera bien juste pour hâter le mouvement et n'avoir pas à répondre à des questions embarrassantes. Mais aujourd'hui celui en responsabilité joue cartes sur table. « Pas de grosse concentration de DCA attendue, mais nous savons que les Allemands profitent de la nuit pour déplacer leurs canons à tir rapide alors ouvrez quand même l'oeil. » S'ensuit une information dispensée par

1

2

1 - Un Havoc du 47th BG bombardant les voies de communication ennemies en Afrique du Nord.

2 - Départ en mission, combien rentreront ?

3 - Le Lieutenant Colonel Joseph Holzapple, commandant du 319th BG photographié aux commandes de son B-26 « Little Chum ». Le General Holzapple commandera l'USAFE à la fin des années 1960.

4 - Le même « Little Chum » en pleine action au-dessus de Rome en mars 1944. Le pilote n'est pas Randy Holzapple, en revanche, le copilote était ce jour-là le General Ira Eaker !

l'officier d'armement sur le type de bombes utilisé en vue de l'objectif à traiter et sur le système de retard employé. Généralement le *Squadron Leader* conclue la séance en rappelant quelques principes de bases et selon le rituel en demandant à tous les participants de synchroniser leur montre ! Après un dernier mot d'encouragement, chacun embarque à l'arrière du camion ou de la jeep qui va le conduire auprès de son avion paré pour le décollage. Les pleins ont été faits, les bombes chargées et les casiers à munition remplis.

Désormais les Havoc interviennent du nord au sud du territoire tunisien tant au profit des Britanniques qui remontent de Libye que des Franco-Américains arrivant d'Algérie. C'est la curée. Tout ce qui présente un intérêt militaire est ainsi attaqué. Aucun appareil n'est à cette époque victime de tirs ennemis, pour autant ces derniers moments de la campagne de Tunisie sont pour les armuriers marqués du sceau des cadences infernales. En théorie, l'organigramme fonctionnel prévoit un armurier et un mécano par A-20. En pratique on en manque. De sorte que chacun de ces spécialistes s'occupe de deux voire de trois machines… Un boulot de dingue, dont ils sont fiers. Chaque fois qu'ils en parlent ils disent « mon » ou « mes avions ». Quand l'un de ceux-ci ne rentre pas ou que trop gravement endommagé il doit être ferraillé, c'est un vrai drame ! Chacun connaît le taxi qui a accumulé le plus de missions et celui qui s'en occupe lui consacre une attention toute particulière. Le chargement des bombes se fait à la force des bras pour les plus petites avec un monte-charge pour les autres. Passant d'avion en avion, les armuriers travaillent en équipe de 5 ou 6. Quand l'opération est terminée, le responsable de chaque appareil visse les détonateurs sur chacun des projectiles. Parfois une mission est décommandée au dernier moment et remplacée par une autre. Il faut alors descendre les bombes de 250 kg à usage général et les remplacer par des engins à fragmentation. C'est, sans mauvais jeu de mots, le « coup de feu ». Le front n'attend pas. Puis la pression retombe, la Panzer-Armee a capitulé. Les A-20 découvrent la Sicile, d'abord depuis ses terrains africains puis à partir de Takali, sur l'île de Malte. Les défenses rencontrées sont très affûtées et la courbe des pertes repart à la hausse. Le 3 juillet 1943, le A-20 B S/N 41-3409 du 84th BS est ainsi abattu dans les conditions décrites par le sergent Vernon Wirth: « J'occupais le poste de tir arrière du 41-3000. Nous étions en tête de la dernière patrouille. Devant nous s'étageaient les 9 autres bombardiers engagés par notre *Squadron* pour conduire l'attaque visant l'aérodrome de Sciacca. À la sortie de notre *bomb run* le pilote a signalé que l'un d'entre nous venait d'encaisser un coup direct et qu'il était en flammes. Je l'ai vu à mon tour, perdant rapidement de la vitesse et de l'altitude. Je l'ai suivi des yeux jusqu'à ce qu'il percute le sol et explose dans une pinède à environ 4 kilomètres de la cible. Je n'ai observé aucun parachute. »

Deux autres A-20 sont perdus au début du mois de juillet alors que les troupes alliées se préparent à débarquer sur l'île. Un dernier l'est en août, tandis que les armées de Montgomery et de Patton sont toutes prêtre d'opérer leur jonction parachevant ainsi la conquête de cette dernière marche avant « la forteresse Europe ». De retour sur Sciacca, l'équipage du 2nd Lieutenant Oriel Mitchum est victime le 4 juillet de l'as de la JG 77, Heinz Edgard Berres. Il n'y aura aucun survivant. L'appareil du 2nd Lieutenant Sig Buster bien que gravement endommagé par la Flak parvient lui à rentrer et son pilote à le poser sur le ventre.

Deux jours plus tard, toujours contre le même objectif, c'est au tour du Douglas du 1st Lieutenant Peter Beet d'encaisser un coup direct au niveau du poste de pilotage, juste après avoir largué ses bombes. L'appareil part immédiatement en vrille et s'écrase au sol ne laissant aucune chance aux aviateurs servant à son bord. Le 6 août, alors que le 47th BG opère depuis quelques jours à partir de Takali, c'est au tour de l'appareil du 1st lieutenant Gillham du 86th BS d'être touché lors d'une sortie visant la petite localité de Bronte. Atteint par des tirs de Flak, ses deux moteurs hors service l'appareil parvient à s'éloigner de la zone de l'objectif. Les trois membres d'équipage pourront l'évacuer en parachute avant qu'il ne s'écrase. Le pilote est capturé mais ses deux camarades parviendront à regagner les lignes alliées. La Sicile occupée, les bombardiers légers viennent immédiatement s'y poser afin de poursuivre leurs missions de harcèlement au-dessus de l'Italie continentale. Basés d'abord à Torrente Communelli puis à Grottaglie, ils participent activement à la préparation d'un prochain débarquement dont tous ressentent l'imminence.

C'est à ce moment que le correspondant de guerre Ernie Pyle rejoint le 47th BG (L) pour écrire l'article dont un extrait est ici rapporté: « Squadron leader est le meilleur job de l'Air Force, se plaît à rappeler celui avec qui je partage une tente. Dès le lendemain de sa prise de commandement mon coloc a effectué deux missions qui se sont déroulées sans le moindre accroc. À propos de la seconde, il m'a raconté que la Flak était entrée en action mais que le Squadron était parvenu sans perte à passer au travers et à toucher l'objectif. C'était son anniversaire et à l'en croire, il n'en avait jamais eu de meilleur. Ici le boulot n'est pas facile dernièrement un bleu s'est laissé décrocher et affolé a largué ses bombes un peu n'importe où et vraisemblablement sur nos propres troupes. Mortifié, son chef de patrouille qui avait fait demi-tour à sa recherche, est rentré avec lui sûr des funestes conséquences de ce qu'il considérait être une tragédie. Ça n'a pas loupé, dès qu'ils se sont posés ils ont été convoqués au local du renseignement. Un général était au téléphone. Assumant ses responsabilités l'ancien a pris le combiné pour s'entendre fermement demander qui était ce pilote qui avait largué ses bombes à côté de l'objectif. Tout cela était très mal parti. Cherchant quoi répondre, s'attendant à ce que le jeunot ait

tué deux ou trois cents Américains, il fut tiré d'embarras par son interlocuteur qui voulait féliciter chaleureusement celui qui avait mis hors de combat une batterie ennemie parfaitement camouflée ! »

Cette fin de l'été 1943 marque par ailleurs un tournant majeur de la guerre en Méditerranée. Après la destitution de Mussolini intervenue 25 juillet et son remplacement par le maréchal Badoglio, l'Italie annonce sa capitulation le 8 septembre. Aussitôt déclenché car longuement mûri le plan « Ashe » permet aux troupes du maréchal Kesselring d'occuper rapidement toute la péninsule afin de contrecarrer les tentatives d'invasion. Voilà qui est un peu tard. Dès le 3 septembre, des contingents britanniques ont en effet pris pied en Calabre. Le 9 septembre, les troupes du General Mark Clark débarquent à leur tour à Salerne, où elles sont très vigoureusement reçues. Pendant une semaine la bataille va demeurer très indécise. La manœuvre semble même à ce point mal engagée que certains songent à un nouveau Dunkerque. Mais la maîtrise de l'air échappe cette fois aux Allemands. Les B-26, partout présents, s'acharnent dans ces conditions à saccager les voies de communication par lesquelles les renforts allemands sont amenés à pied d'œuvre. Ils continuent en outre à pilonner les bases aériennes à partir desquelles la Luftwaffe harcèle la 5th Army. C'est ainsi qu'en deux missions successives conduites le 17 et 18 septembre, les trois groupes volant sur B-26 ravagent le terrain Patricia Di Mare détruisant ou endommageant plusieurs dizaines d'avions de transport et de bombardiers ennemis (le chiffre de 200 est parfois avancé) sans subir de pertes à l'exception d'un mitrailleur victime de la Flak. Cependant du côté de la 12th AAF les pertes sont loin d'être négligeables. Ainsi le 310th BG voit disparaître 7 de ses B-25 et 6 équipages au cours des 22 missions conduites en septembre principalement autour de la tête de pont.

Grâce à l'action des NAAF, les Alliés se sortiront finalement du piège de Salerne. Confronté à une résistance opiniâtre leur avance vers le nord est toutefois très lente. À cette époque, certains équipages présents sur la zone commencent à atteindre le chiffre de 40 missions de guerre leur permettant en principe de faire valoir leur droit de rentrer au pays. Le premier à boucler un tour d'opération est celui du Captain James Macia (vétéran du raid sur Tokyo) appartenant au 442nd BS. Quatre mois et demi ont suffi au 320th BG pour atteindre ce résultat. Quinze jours plus tard, le 29 septembre, ce sera le tour d'un équipage du 319th BG. Cela doit constituer en la matière une sorte de record qui en dit long sur le niveau d'engagement des « Medium » sur le MTO.

Cependant, la guerre se poursuit. Entre autres conséquences l'effondrement de l'Italie fasciste entraîne la reddition de la Sardaigne et privé de point d'appui permet la libération de la Corse. Dès lors, moyennant quelques aménagements, le 42nd *Bomb Wing* dont les groupes ont déjà migré à la fin du printemps d'Algérie vers la Tunisie se prépare au début de l'automne à faire atterrir ses Marauder à Decimomannu et Villacidro. Des terrains qui, six mois plus tôt, apparaissant régulièrement comme cibles des locataires maintenant pressentis. En attendant un transfert prévu en Italie, les Mitchell au rayon d'action plus étendu continuent pour leur part d'opérer depuis les terrains d'Afrique du Nord (pour le 310th BG) et de Sicile (pour les 12th, 321st et 340th BG). C'est ensemble qu'ils vont désormais s'affirmer en tant que « Bridge Busters ».

« Bridge Busters »

La fin de l'année 1943 est marquée par une grande réorganisation des forces aériennes alliées en Méditerranée. La principale de ces évolutions consiste à y implanter une véritable flotte autonome de bombardiers stratégique : la 15th AAF. Celle-ci, officiellement activée le 1er novembre 1943, installe les bases de ses quadrimoteurs dans la région de Bari tout juste libérée. Manquant dans un premier temps cruellement d'appareils de ce type, la nouvelle formation reçoit le renfort temporaire du 42nd *Bomb Wing*. Cette situation va perdurer à jusqu'au 1er janvier 1944. À cette date, les Marauder quittent donc les MASAF (Mediterranean Strategical Air Forces) pour rejoindre les MATAF (Mediterranean Tactical Air Forces) l'ensemble opérant sous l'égide des MAAF (Mediterranean Allied Air Forces) qui à la mi-décembre ont succédé aux NAAF. Pendant les 10 mois suivants, les B-26 de l'USAAF seront donc de nouveau rattachés à la 12th AAF au sein de laquelle ils vont affirmer une solide réputation de casseurs de ponts.

Celle-ci commence à se construire à Salerne et ne fera que croître par la suite au point de voir attribuer au General Arnold chef d'état-major de l'US Army Air Force la boutade suivante : « Si je voulais demander à un groupe de B-17 d'apprendre à bombarder avec précision, je lui demanderais d'abord de considérer la façon de faire du 42nd BW. »

Ce B-26 C-15-MO « Josephine II » du 319th BG (438th BS) dégage de l'objectif après y avoir largué ses bombes. Il sera détruit sur accident en juillet 1944.

Carpet Bombing pour ce groupe de B-26 du 444th BS (320th BG). Les Maraudeur de ce Squadron étaient reconnaissables entre tous grâce à leur dentier.

Leurs camarades du 57th BW volant sur B-25 n'ont de ce point de vue rien à leur envier. La géographie de la péninsule favorise, il est vrai, l'éclosion de cette vocation. L'Italie est en effet un pays montagneux, parcouru par un grand nombre de cours d'eau. Les ouvrages d'art, tant ferroviaires que routiers, sont nombreux et constituent – selon le côté de la bombe duquel on se place – autant d'objectifs à traiter que de goulets d'étranglement logistiques. Dans ce grand combat de l'aviateur contre le sapeur, il n'y aura pas de KO, mais le premier finira par l'emporter aux points.

Au mois d'octobre, le 321st BG tout juste transféré en Italie réalise de concert avec les B-17 et les B-24 une série de raids stratégiques visant des bases aériennes et diverses installations en Grèce continentale. Il s'agit du soutien octroyé du bout des doigts par les Américains au projet britannique visant à reconquérir l'Europe par le sud et les Balkans ; c'est en quelque sorte la vraie histoire des canons de Canons de Navarone. Le 4, l'aérodrome d'Argos est visé par 47 Mitchell. Le lendemain 36 d'entre eux s'en prennent au terrain de Sedes, en périphérie de Salonique (on dit aujourd'hui Thessalonique). Chaque fois, les bombes à fragmentation généreusement dispensées par les assaillants font de gros dégâts au sol. Tel est ce qui ressort des rapports de mission. Le 8, c'est un « gros morceau » ! Rien de moins que l'aérodrome principal d'Athènes, Éleusis, qui est labouré par 3 264 projectiles de 20 livres. Sur les 48 bimoteurs engagés, deux ne rentrent pas. Malgré les P-38 d'escorte, ils ont été victimes des Bf 109 de la JG 27. Cette mission vaudra au 321st l'attribution de sa première *Distinguished Unit Citation*. Le lendemain, le Colonel Knapp et ses hommes remettent ça, s'en prenant cette fois à la piste de Larissa. Le jour suivant, trois *boxes* s'en retournent visiter Sedes finalement pas si endommagé que ça, tandis que le 446th BS, opérant de son côté, bombarde le terrain de Garitso, à Corfou. Le 13, les installations de Tirana en Albanie sont à leur tour visitées. Le 14 est marqué par un retour sur Argos, le 15 sur Sedes.

Chaque fois il s'agit de missions regroupant trois ou quatre douzaines de bombardiers « classiques ». Opérant de leur côté en petites formations, les « Solid Nose » réalisent en parallèle plusieurs patrouilles en Adriatique et en mer Égée. Après cette première quinzaine particulièrement agitée, le 321st abandonne la sphère stratégique pour en revenir à ces ponts italiens, qu'il faut casser encore et toujours !

▼ & ▲ Des B-26 C-25-MO du 320th BG (442nd BG) en mission au-dessus de l'Italie continentale.

▶ Quand un A-20 G cesse d'être un « Medium » pour redevenir un bombardier léger. En attaquant ici un convoi de camions repéré au détour d'une vallée italienne, il fait honneur au « A » de son type et à son nom de Havoc !

À la mi-novembre, alors que le front se stabilise sur les premiers contreforts de l'Apennin Central, les B-26 entament une nouvelle campagne de bombardement conduite à partir des bases sardes. Elle vise à vaincre la résistance allemande en la privant des moyens de poursuivre la lutte. Il s'agit en pratique de venir frapper des voies de communication vitales pour l'acheminement des renforts ennemis, et de s'attaquer aux aérodromes à partir desquels la Luftwaffe harcèle la navigation alliée. L'originalité vient du fait que la France méridionale s'inscrit maintenant dans le rayon d'action des bombardiers moyens de l'USAAF. C'est ainsi qu'est programmée le 13 novembre 1943 une opération massive visant les terrains de Salon-de-Provence et Istres sur laquelle nous allons nous arrêter.

Cette attaque doit être réalisée de concert par des B-26 et des B-17 bénéficiant d'une couverture de chasse assurée par des Lightning. Pour les équipages de Marauder comme pour les pilotes de P-38 basés en Tunisie, cette longue mission constitue une première puisque les uns comme les autres n'ont pas eu l'occasion jusqu'alors de survoler la France métropolitaine.

La reconnaissance météo ayant signalé une épaisse couverture nuageuse sur l'objectif rendant un bombardement impossible la mission est annulée au dernier moment. La partie est donc remise à plus tard. C'est finalement le 15 au soir, malgré la persistance de mauvaises conditions climatiques, qu'est prise la décision de ne pas différer davantage le lancement du raid. Celui-ci doit être exécuté le lendemain matin.

Le 16 novembre 1943, malgré une pluie battante la mission est maintenue. À Decimomanu, la largeur du « runway » permet des décollages de front. Formés en patrouilles dès le seuil de piste, les bombardiers s'élancent trois par trois, en succession rapide. À ce rythme, la brume a tôt fait d'engloutir les 23 bimoteurs du 319th BG. Il faut ensuite quelques minutes aux 25 appareils 320th BG pour se mettre en place sous des trombes d'eau. Le fort mistral qui souffle sur les côtes françaises a balayé les nuages offrant aux Américains de bonnes conditions de visibilité. Au-dessus de Salon, la Flak légère réagit mollement cependant que des salves de 88 mm encadrent d'assez près les assaillants qui, évoluant 3 300 mètres d'altitude, se délestent sur la zone de milliers de petites bombes à fragmentation.

Dès le largage effectué, la formation se disloque. Chaque *Bomb Group* reprend son autonomie pour le vol retour. C'est le moment que choisit la Luftwaffe, jusque-là atone, pour passer à l'attaque.

Le 319th BG subit le premier l'attaque de quatre Bf 109. Essuyant une riposte nourrie les pilotes du JGr Süd rompent aussitôt le contact. Les mitrailleurs de l'USAAF revendiqueront malgré tout un Messerschmitt descendu qui demeurera la seule hypothétique victime de cet engagement qui tourne court. Cependant, l'avion esseulé du Lieutenant Robins se retrouve moins de 2 minutes plus tard assailli parce ce que l'équipage du 441st BS identifie comme trois Bf 109 et deux Fw 190.

Or, après quelques passes de tir, contre toute attente, les pilotes allemands vont subitement abandonner le combat. Ce renoncement surprenant trouve peut-être son origine dans la présence tardive et assez symbolique des quatre P-38 du 14th FG arrivés sur zone.

Par ailleurs, le 320th BG, dont les 24 autres équipages regagnent « Deci » peu après 15h00, déplore deux appareils supplémentaires sévèrement touchés et six autres plus légèrement atteints.

Le 319th BG rapporte de son côté la mise hors service d'un B-26 qui rejoindra le parc à ferraille de la base. Les reconnaissances démontreront l'excellente qualité de la grille de bombardement réussie par le 42nd BW qui, au vallon, a placé l'essentiel de ses bombes dans la zone cible. Le fait qu'elles ne causent a priori guère de dégâts n'enlève rien à la précision de la frappe ni à la manière très déterminée dont l'opération a été conduite. Ce sont sans doute ces paramètres qui conduiront l'état- major à ordonner douze jours plus tard une nouvelle attaque.

À la même époque, les Marauder viennent se frotter au Viaduc d'Anthéor, contre lequel ils n'obtiennent que peu de résultats mais ils sont en revanche plus chanceux avec les ponts construits sur le cours inférieur du Var, qu'ils rendront au moins pour un temps hors service. À l'instar d'Anthéor, certains ponts italiens revêtent au sein des équipages un aspect quasiment mythique. Tel est le cas de celui d'Orte. Situé au Sud d'Orvieto, il subit un premier bombardement le 16 janvier 1944. Quatre appareils appartenant pour deux d'entre eux au 319th BG, les deux autres au 320th BG, sont abattus par la Flak et des chasseurs du II./JG 51 qui revendiquent un B-26 et deux A-20 !

Le lendemain, de retour sur la cible, l'avion leader du 320th BG est atteint par un obus qui blesse gravement le Lieutenant Colonel Fletcher, le commandant du groupe. Avec la perte, la veille, du Major James McCrory, leader du 444th BS, c'est l'unité tout entière qui se trouve frappée par la mise hors de combat de ces officiers expérimentés.

▲ Le « Big Ass Bird », un B-26 C-15 MO S/N 41-34938 affecté au 438th BS au sein du 319th BG reprend à son compte le surnom donné à l'ensemble de son *Bomb Group*.

Dès que le temps le permet, les B-25 font également porter leurs coups sur des cibles italiennes. C'est ainsi que les ponts situés près de la ligne de front, comme à Terracina ou Pontecorvo, ceux au nord de Rome établis à proximité des villes Chieti, Guilianova, ou même ceux très en amont de la ligne de ravitaillement ennemie, comme Pérouse, sont régulièrement visités, ce malgré les mauvaises conditions météo prévalant durant les dernières semaines de 1943.

Cette période est évoquée par le sergent armurier Bernard Segemiller affecté au 321st BG basé à Amendola, près de Foggia: « Nous avons eu droit à un après-midi inhabituellement ensoleillé et chaud. J'en ai profité pour faire ma lessive et laisser sécher mes affaires en plein air. Nous avons passé la nuit précédente dans un froid glacial à charger des bombes dans le ventre de nos B-25. Ce matin, il y a de la neige sur les sommets que nous apercevons au nord de notre position, qui est elle-même établie dans une vaste plaine agricole. Par beau temps, on peut voir nos bombardiers décoller et les suivre des yeux jusqu'à ce qu'ils disparaissent à la vue et que l'écho de leur vol lui-même s'estompe. Aujourd'hui (2 décembre 1943 - NdT), ils sont allés frapper deux fois un pont (celui de Chieti) considéré comme vital pour l'ennemi. Le matin, confronté à une Flak déchaînée, on a y a perdu deux équipages dont celui du commandant de 448th BS (le Major James Bates) et avec lui notre bombardier leader le Captain Brown (l'autre équipage manquant est celui du 1st Lieutenant William Williams du 447th BS). Dans ces conditions, tout le monde semblait tendu cet après-midi, quand il a fallu y retourner. Seul le Colonel Knapp, notre chef, qui volait en tête de formation semblait confiant. Il avait sans doute raison car tout s'est bien passé. Notre escorte était assurée par des P-40 et quelques nouveaux P-47 que leur groupe vient de recevoir (probablement des Thunderbolt du 325th FG revenant d'une mission d'escorte sur Bolzano). Deux d'entre eux ont failli se faire descendre par des Spitfire sans doute non encore accoutumés à l'apparence de ces nouveaux venus. »

De temps à autre, les Mitchell sont distraits de leur tâche répétitive pour des missions plus animées au-dessus de la Yougoslavie où – au moins ! – il fait beau. Toutefois la destruction des infrastructures ennemies situées en arrière de la ligne « Gustav », toujours tenue par la Wehrmacht, constitue l'essentiel de leur tâche. Ils partagent ces deux types de missions avec les Havoc du 47th BG (L).

Après avoir un temps servi avec quelques-uns de ses nouveaux A-20 G à « nez solides » d'escorteurs aux forces navales alliées engagées autour de Salerne, le groupe désormais aux ordres du Colonel Malcolm Green Jr est par la suite rendu à ses missions habituelles de bombardement. Basés d'abord à Grottaglie (province de Tarente), il gagne ensuite le terrain de Vincenzo (Pouilles) à partir duquel les équipages enchaînent les missions de support et d'appui réalisées au profit des forces terrestres butant sur les défenses acérées de la ligne « Gustav ». Dans un même temps, des Havoc isolés se faufilent au clair de lune jusque dans les vallées encaissées des Balkans, afin de livrer des

◥ Coopération ou rencontre fortuite pour ce A-20 B du 47th BG et ce Boston III de la SAAF ?

▶ Bombardements de positions ennemies par un A-20 G du 47th BG. La photo a été au-dessus de l'Italie.

colis d'armement aux partisans titistes et autres. De jour, les mêmes ne tardent pas à apporter également un appui-feu léger à ces mêmes forces de guérilla au sein desquelles les résistants ont été formés aux procédures radio par des instructeurs parachutés à cette fin. Au Début du mois de janvier, les A-20 sont transférés près de Naples au pied du Vésuve, où une base a été aménagée. De là, ils conduisent une intense campagne d'éradication visant les ponts et les infrastructures ennemies situées sur les arrières immédiats du front. Ces missions ne sont pas sans danger ; les pertes demeurent toutefois modérées avec un bimoteur perdu à l'ennemi en novembre, deux en décembre, dont un, victime de chasseurs ennemis, comme le sera un mois plus tard celui du 1st Lieutenant Burrit. Mais contrairement à nombre de leurs camarades tombés lors des semaines précédentes, l'équipage peut ici se parachuter et être récupéré par l'avance alliée. Une chance, en effet, au cœur d'un hiver particulièrement rude dans l'Apennin Central.

Le début de l'année 1944 marque de ce point de vue un vrai changement dans la continuité. Ainsi, le viaduc d'Orvieto, lui-même déjà attaqué sans succès le 15 janvier, est de nouveau bombardé le 21. Cette seconde frappe réalisée en dépit d'une DCA déchaînée coûte très cher aux assaillants puisque six Marauder sont descendus (deux pour le 319th BG et quatre autres pour le 320th BG). Comme souvent, l'ouvrage d'art est atteint mais pas abattu ! Orvieto sera finalement mis hors service le 28 janvier, les « Big Ass Birds » perdant encore deux bombardiers dans l'affaire. Un vétéran du Pacifique a alors cette réflexion désabusée : « les Japs ne mettaient leur DCA qu'autour de l'objectif, ici, la Flak est partout ! »

Bien que souvent absente du ciel italien, la Luftwaffe, quand elle se « déplace », se révèle très mordante. C'est ainsi que le III./JG 53 rapporte en date du 29 janvier la destruction de trois B-26. Même si le 320th BG ne perd en réalité que deux machines, certains équipages commencent sans doute à regretter d'avoir sacrifié l'armement frontal (réduit dans le meilleur des cas à deux mitrailleuses axiales) et démonté des plaques de blindage pour faire gagner quelques km/h à leur B-26 B et C : des modèles tardifs (B-50 et C-45) notoirement lents qui leur ont été livrés.

Le *Bridge Busting* apparaît donc au moins à cette époque comme un sport risqué pour des résultats souvent peu significatifs, au moins à court terme. Mais la suite va prouver tout l'intérêt qu'il y a d'être constant.

Le 310th BG transféré d'Algérie jusqu'en Corse nouvellement libérée reprend un temps à son compte les missions d'interdiction non pas contre des cibles terrestres mais navales. Le 8 décembre 1943, l'échelon précurseur du 428th BS ayant embarqué à bord de C-47 décolle de Philippeville en direction de la plaine d'Aléria. Le 428th BS est la première unité de l'USAAF volant sur B-25 à quitter l'Afrique du Nord. Équipée jusque-là de modèles C,

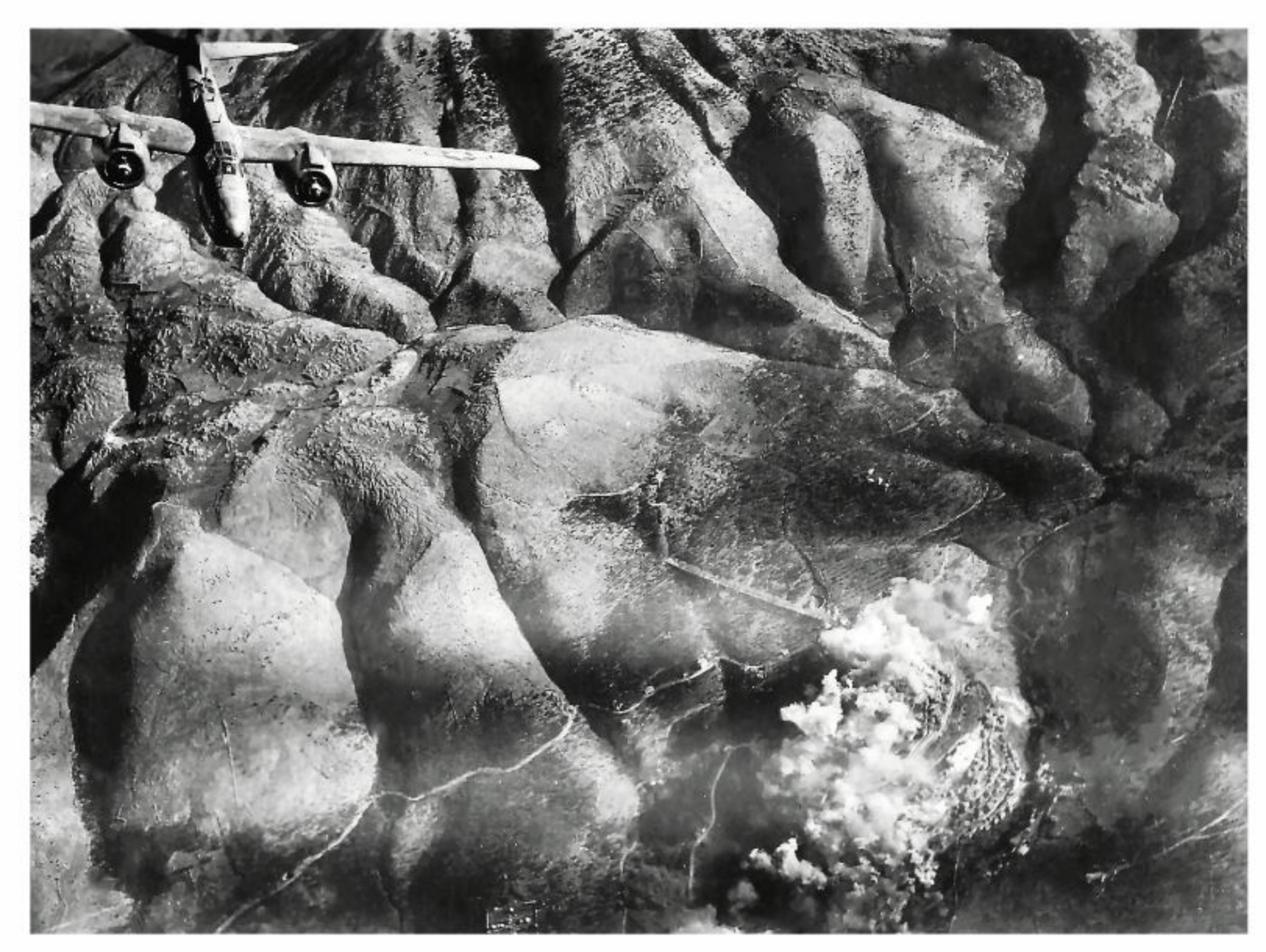
destinés aux bombardements à moyennes et basses altitudes, son rôle va rapidement évoluer avec le déploiement attendu des séries G et H lourdement armées (canon de 75 et mitrailleuses supplémentaires) vers les missions d'assaut naval.

Usés par des combats, les C assumeront entre-temps ce type de missions pour lequel ils n'ont pourtant pas été conçus.

Le *Squadron* basé à Ghisonaccia est bientôt rejoint par 380th BS avec qui il doit opérer de concert au sein du 63rd *Fighter Wing* .Confié au très dynamique General Graves, le 63rd FW est intégré au *Coastal Command* et se trouve à ce titre placée sous l'autorité de l'Air Vice Marshall Hugo Llyod. Le 10 janvier les premiers B-25 C arrivent en corse. Dix sont affectés au 428th BS et autant au 380th BS. L'effectif du 310th BG est par la suite substantiellement étoffé par l'arrivée le 23 janvier d'un troisième *Squadron*, le 381st BS incorporant cette fois les nouveaux « avions canons ». Ceux-ci seront engagés en opération avant la fin du mois. Toutefois, pendant les deux semaines cruciales précédant le déclenchement de l'opération « Shingle », le détachement de « Ghisonaccia Gare » avec ses bimoteurs à bout de potentiel assume seul à partir d'infrastructures sommaires la chasse aux quelques cargos allemands qui se risquent à naviguer dans le golfe de Gènes.

Les missions d'exploration et de reconnaissance confiées aux Britanniques sont du ressort No. 14 *Squadron* équipé de Marauder *Mk. I*. Ceux-ci opérant depuis le même terrain ont pour tâche de signaler les navires ennemis et de guider sur eux les Mitchell chargés de les attaquer.

À cette époque les Allemands développent le cabotage le long des côtes françaises et italiennes afin d'offrir une alternative aux transports terrestres, dont les véhicules et les infrastructures sont fréquemment attaqués et détruits. Ils utilisent à cette fin toute une flotte de petits cargos et de barges, qu'ils font escorter par des *Flak Ships* et des *E-Boote*.



Ces petits torpilleurs rapides et puissamment armés sont promus au rang d'ennemis attitrés des équipages de B-25. Or, si à plusieurs reprises les deux parties s'infligent réciproquement des dommages sérieux, aucune victoire à la mer ne sera remportée de part et d'autre. Les navires marchands sont en revanche durement malmenés. L'action du 310th BG qui se focalisera ensuite sur les côtes italiennes se porte dans un premier temps principalement sur celles sud de la France.

Le 13 janvier, six appareils du 428th BS escortés par des Spitfire du 52nd FG réalisent ainsi une patrouille de combat sur un axe Marseille-Gènes. C'est la première sortie opérationnelle effectuée par l'unité depuis un peu plus de deux mois, sa 150e depuis son entrée en guerre. Un navire marchand de 3 000 tonnes est aperçu, mais les mauvaises conditions de visibilité ne permettent pas de l'attaquer. Le lendemain, c'est donc au 380th BS qu'il revient de tirer contre ce même objectif les premières cartouches de cette campagne aéronavale. Malgré une couverture nuageuse de 7/10e, six B-25 C emmenés par le Major James Dent Jr attaquent la cible identifiée comme un petit pétrolier navigant cap à l'Est au large d'Agay, sous la protection d'un escorteur. À peine gênés par les tirs sporadiques de la DCA, après un mitraillage en règle, les avions procèdent au largage de leurs bombes. Les hommes du 310th BG, dont les bimoteurs sont à l'issue de leur passe immédiatement happés dans la couche de cumulus, n'observent aucun résultat probant. Cependant, les pilotes du 52nd FG qui leur servent d'escorte attesteront de l'efficacité des bombardiers qui laissent selon leurs témoignages le tanker désemparé et en feu...

Le 17, les mêmes, moins l'équipage du Captain William Schneider retenu au sol, décollent en début d'après-midi pour une mission de recherche le long des côtes françaises. Avec une mer vide de tout trafic, le Major Dent décide de s'en prendre à un objectif côtier. Il s'agit en l'occurrence de la station radar de Porquerolles qui est bombardée sans succès apparent.

Le 20 janvier, six B-25 du 428th BS assaillent de nouveau un vraquier de 2 000 tonneaux navigant depuis Marseille en direction de Nice. La défense vigoureuse de l'unique escorteur déployé par la Kriegsmarine prive, semble-t-il, l'attaque de toute efficacité.

Le lendemain c'est un « 10 000 tonnes » qui empruntant le même axe est signalé par un Marauder du No. 14 *Squadron*. Le 63th FW organise aussitôt la riposte. Six B-25 C escortés par huit Spitfire du 52nd BG décollent à la recherche du bâtiment ennemi.

▲ Un A-20 B du 47th BG vient de traiter la petite gare d'une ligne secondaire en Italie dans le cadre de l'opération « Strangle » au printemps 1944, dont l'objectif consiste à garrotter la logistique ennemie.

▼ Des B-25 du 340th BG (488th BS) en route pour bombarder l'abbaye de Monte Cassino le 15 févier 1944. Il s'agit d' une des décisions les plus contestées de la guerre.

Le contact est établi en début d'après-midi au large de Hyères. Les trois Mitchell de tête lancés sur leur *bomb run* sont soudainement coiffés par quatre chasseurs allemands. Identifiés comme des Fw 190, ces derniers effectuent une passe frontale aux effets dévastateurs. Quatre membres de l'équipage du Captain Bitter, dont le pilote lui-même, sont immédiatement touchés. Rompant le combat, le 2ndt Lieutenant Hubbard Arnoult Jr ramène en Corse, tant bien que mal, une véritable épave volante qu'il parvient à poser de façon quasi miraculeuse.

Cet épisode va marquer assez profondément le Sergeant George Underwood qui débarque deux jours plus tard sur la base avec les éléments précurseurs du 381st BS : « La première chose qu'on voyait en arrivant, c'était la carcasse d'un B-25 gisant en bout de piste. Le fuselage et les ailes étaient percés d'innombrables impacts. À travers le plexiglas éclaté, on pouvait encore voir par endroits des traces du sang séché. »

La bataille des îles d'Hyères a fait d'autres victimes dans les rangs américains. L'avion du Lieutenant Flemming est durement touché, son mitrailleur arrière étant atteint aux jambes par des éclats d'un obus de 20mm.

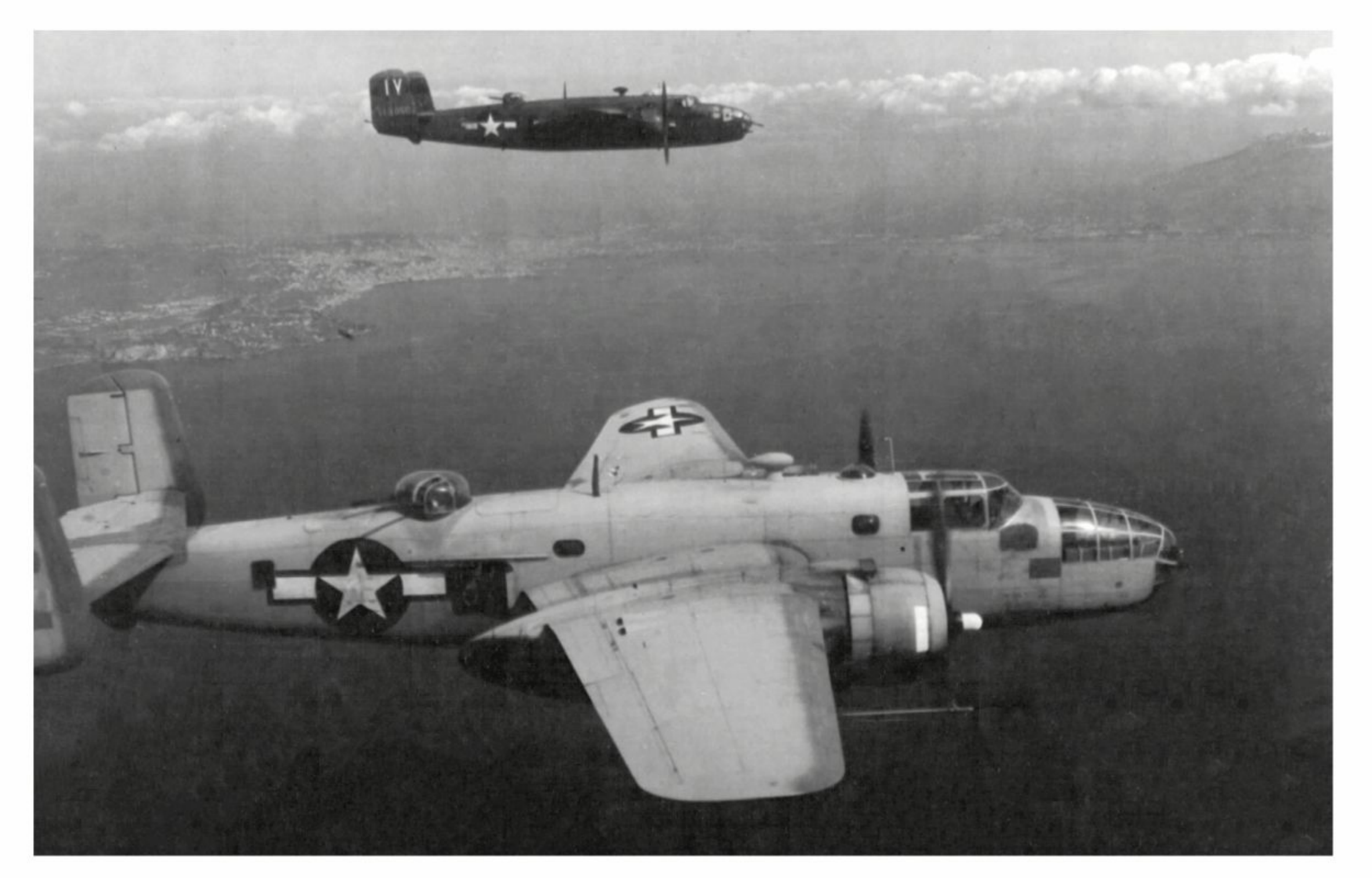
Confrontés à une *Flak* gagnant en intensité et en précision au fur et à mesure que les feux des cinq vedettes d'escorte se trouvent relayés par les tirs de batteries côtières, les autres Mitchell ne parviennent pas à toucher le cargo.

En revanche, un Fw 190 est revendiqué par le Sergeant Alexander Pudlo, servant le poste de tir arrière du seul bombardier composant le trio de tête qui n'a guère à souffrir de l'attaque allemande. L'escorte revendique par ailleurs un second chasseur ennemi descendu.

Une nouvelle force d'attaque composée de six B-25 C du 381st BS est envoyée à la poursuite du convoi. Reste que la couverture nuageuse qui atteint 9/10e à 2 000 Pieds rend toute recherche vaine. Dans l'impossibilité

même d'attaquer un autre objectif, les avions regagnent leur base sans avoir largué une seule bombe.
Le lendemain, les hommes du 310th BG vengent en partie leur échec en surprenant une vingtaine de vedettes et de petites embarcations amarrées aux quais de Portoferraio, sur l'île d'Elbe. Au terme d'une attaque éclair, les Américains rapportent la destruction de huit à douze *E-Boote*.
Il faut attendre le 28 pour voir de nouveau des B-25 survoler les côtes françaises. Une reconnaissance conduite par le 380th BG au cours de la matinée d'Imperia vers Toulon ne donne aucun résultat.
« Apparemment, les Jerries ont été secoués et préfèrent désormais acheminer leur ravitaillement par voie terrestre. » Ce commentaire formulé à l'issue de cette mission infructueuse ne reflète pourtant pas complètement la réalité. L'avenir se chargera de le démonter…
En attendant, les B-25 agissant en appui direct de l'opération « Shingle » vont dès ce moment se consacrer exclusivement à l'attaque d'objectifs côtiers en Italie, parmi lesquels encore quelques ports mais de plus en plus de ponts !
Avec l'échec du débarquement d'Anzio (opération « Shingle »), les objectifs évoluent. Les voies de communication font toujours figure de cibles prioritaires, mais les B-26 sont davantage appelés pour venir frapper en avant de la tête de pont les concentrations de troupes ennemies qui menacent d'écraser les forces du General Lucas. L'action des bombardiers moyens s'avérera déterminante. Elle permet en effet d'enserrer dans une nasse logistique la Wehrmacht. Le réseau ferré italien conduisant à Rome soumis à une pression continue de l'aviation se révèle bientôt incapable de faire face aux besoins exprimés par le Kesselring afin de pérenniser sa contre-offensive. C'est donc en grande partie grâce à l'action du 42nd BW que la « baleine échouée », dixit Churchill qui s'agaçait des faibles progrès américains, ne trouve bientôt plus en face d'elle que des charognards anémiques.
La fameuse opération « Strangle » dont l'objet consiste précisément à garrotter toute la logistique ennemie dans la partie la plus étroite de la péninsule débute quant à elle le 24 mars. Elle associe aux forces déjà engagées les chasseurs-bombardiers basés en Corse. Considérée plus tard comme une parfaite réussite en matière d'interdiction aérienne, cette campagne n'est que le prolongement offensif des actions défensives conduites dès janvier autour d'Anzio par les équipages des généraux Webster (42nd BW) et Knapp. Ce dernier récemment promu a dû abandonner le commandement de son 321st BG au Colonel Charles Olmsted afin prendre celui du 57th BW. Pour l'anecdote on relèvera qu'après le départ du père, la famille Knapp est toujours représentée au sein de ce *Bomb Group* par le fils Charles R, alors 2nd lieutenant pilote au sein du 445th BS.
Échoués au seuil des Marais Pontins les Alliés, malgré les rigueurs de l'hiver, redoublent d'ardeur dans leurs tentatives visant à enfoncer la ligne « Gustav ». Les bombardiers moyens de la 12th AAF prennent également part à ces opérations dans l'Apennin Central. Ils participent ainsi le 15 février) l'une des opérations les plus contestées de la Seconde Guerre mondiale: l'écrasement sous un tapis de bombe de la vieille abbaye du Monte Cassino, pivot de la résistance allemande dans le secteur. Au-delà des polémiques, il semble toutefois que l'aspect le plus contestable de cette affaire parfaitement exécutée du point de vue des aviateurs soit avant tout d'ordre militaire, puisque les défenseurs loin d'abandonner la position, se retrancheront au contraire solidement au milieu des ruines.
L'irruption du Vésuve à compter du 18 mars a pour effet non seulement de gêner le déploiement aérien des Alliés, qui disposent dans la région de Naples de plusieurs bases situées au pied même du volcan, mais également de leur causer des pertes matérielles sensibles. C'est ainsi que le 340th BG passé depuis peu aux ordres du Colonel Willis Chapman, après que son précédent chef, le Colonel Charles Jones, a été abattu en mission quelques jours plus tôt, voit disparaître la presque totalité de son parc aérien. Victime des nuées ardentes, celui-ci a ensuite été enseveli sous des milliers de tonnes de cendres volcaniques ! En quelques jours néanmoins, l'unité, qui d'un point de vue humain n'a pas souffert, se trouve reconstituée avec des matériels prélevés dans les dépôts de l'arrière. Elle se prépare dans un même temps à être redéployée sur la côte orientale de la Corse rejoignant le 310th BG en attendant l'arrivée programmée du 321st BG.

▲ Un B-25 C du 340 BG (486th BS) victime de l'éruption du Vésuve en mars 1944. Ce phénomène naturel causera plus de pertes matérielles à ce *Bomb Group* que toutes les forces de l'Axe jusqu'alors.



Si les cantonnements évoluent au gré de l'avance alliée, ce n'est pas le cas des objectifs comme le rappelle maintenant à sa façon Joseph Heller, alors bombardier affecté au 488th BS avec le grade de 1st Lieutenant. Si les noms qu'ils donnent aux personnages de son fameux roman *Catch 22* sont fictifs en revanche les situations (ou au moins certaines d'entre elles) sont bien réelles et fondées ici sur un vécu que l'on ne saurait nier. « Harvemeyer était bien le meilleur d'entre nous. Le bombardier le plus parfait que l'Air Force n'a jamais rêvé de voir dans ses rangs. Quand il était désigné comme leader il dirigeait tout droit le Squadron en formation parfaite depuis le point initial jusque sur la cible et même au-delà. Jamais d'écart, jamais d'évasive jusqu'à ce que les bombes explosent en s'écrasant au sol, propageant des éclairs orangés et des monceaux de débris tourbillonnant au-dessus des volutes de fumée qui couvraient généralement le secteur. Avec Harvemeyer, six équipages au grand complet fonçaient au milieu de la Flak sans dévier d'un pouce un peu comme des cibles dans un stand de tir. Tout le temps que mettait ensuite Harvemeyer pour contempler son œuvre de destruction donnait amplement le temps aux artilleurs de régler leur tir et de faire tout ce qu'il avait appris à faire et qu'il faisait très bien… tuer des gens qu'ils ne connaissaient pas. En tête, Harvemeyer ne manquait jamais son coup. Yossarian lui n'était plus jamais désigné pour occuper ce poste. Car au vu et au su de chacun, il se foutait du tiers comme du quart d'atteindre la cible. Il estimait que son seul devoir consistait à revenir vivant et s'y appliquait donc avec une résolution remarquable. Ses camarades avaient pourtant adoré voler sous son autorité. Il abordait en effet l'objectif sous n'importe quel angle et à n'importe quelle altitude, grimpant virant, piquant, faisant manœuvrer si sec son pilote que les cinq zincs qui volaient de concert avaient toutes les peines du monde à coller à ses basques. Il ne se mettait en palier que les deux ou trois secondes ultimes avant de larguer son chargement. Puis, il ordonnait au pilote de mettre plein gaz et de grimper en chandelle au-dessus des nuages. Généralement, il ne restait rien de la formation et chacun volait alors pour son propre compte. Une aubaine pour les chasseurs allemands ; sauf, qu'ils n'y en avaient plus depuis bien longtemps dans le ciel. C'est seulement quand les aboiements de la DCA s'étaient estompés dans le lointain que McWatt, le pilote, qui n'avait rien de mieux à faire, demandait si le pont avait été touché. ''Ch'ai pas ça remuait trop et maintenant tout est couvert de fumée'' répondait le mitrailleur arrière. Yossarian sentant venir la question fatidique rejetait alors en arrière son casque lourd anti-Flak. Épuisé et en sueur il répondait au pilote que lui non plus n'avait rien vu et que de toute façon son seul objectif avait été de leurrer les artilleurs. De ce point de vue la mission était accomplie. Toucher l'objectif, Yossarian s'en moquait éperdument pour peu qu'Harvemeyer ou un autre y parvienne évitant ainsi au groupe d'avoir à y revenir. »

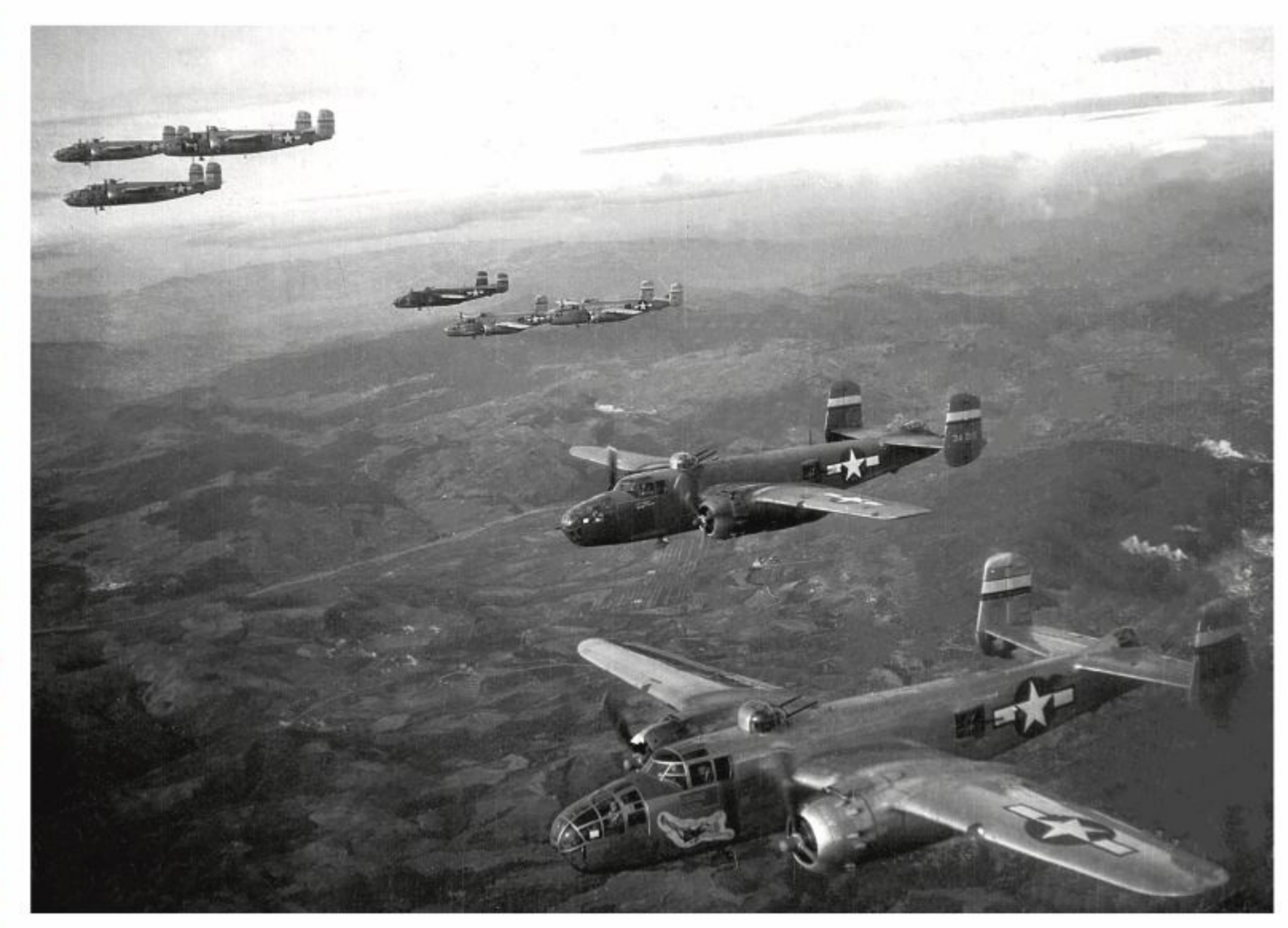
Beaucoup d'anciens ont eu du mal à se reconnaître ou à admettre la façon dont leur guerre était dépeinte par Heller que certains ont considéré après la parution de son roman comme un faux frère. Pourtant la description qu'il fait de l'état mental d'hommes confrontés quotidiennement au danger est corroborée par Ernie Pyle. Ce dernier, on s'en souvient, avait noué une relation particulière avec le 47th BG (L). «Au fil de jours que j'ai passés en leur compagnie, je me suis lié d'amitié avec certains membres d'équipage, en particulier des mitrailleurs. Certains en veulent, comme le Sergeant John Baker. À 21 ans, il a déjà accompli plus de missions que quiconque et espère maintenant pouvoir en effectuer au moins 100. Son cas n'est pas commun. C'est avec soulagement que la plupart des aviateurs voit ici approcher la fin de leur tour d'opérations. Quelques-uns

▲ Deux B-25 du 321st BG volant de concert au-dessus de l'Italie. Le premier est sans doute un de ceux récupérés auprès du 12th BG avant son départ pour l'Extrême-Orient, car il a conservé sa livrée « sable » adaptée aux zones désertiques. Celui au second plan appartenant au 448th BS arbore en revanche le camouflage type européen pour l'USAAF.

◥ Des B-25 J du 310th BG en vol au-dessus de la Corse au retour d'une mission sur la France durant l'été 1944.

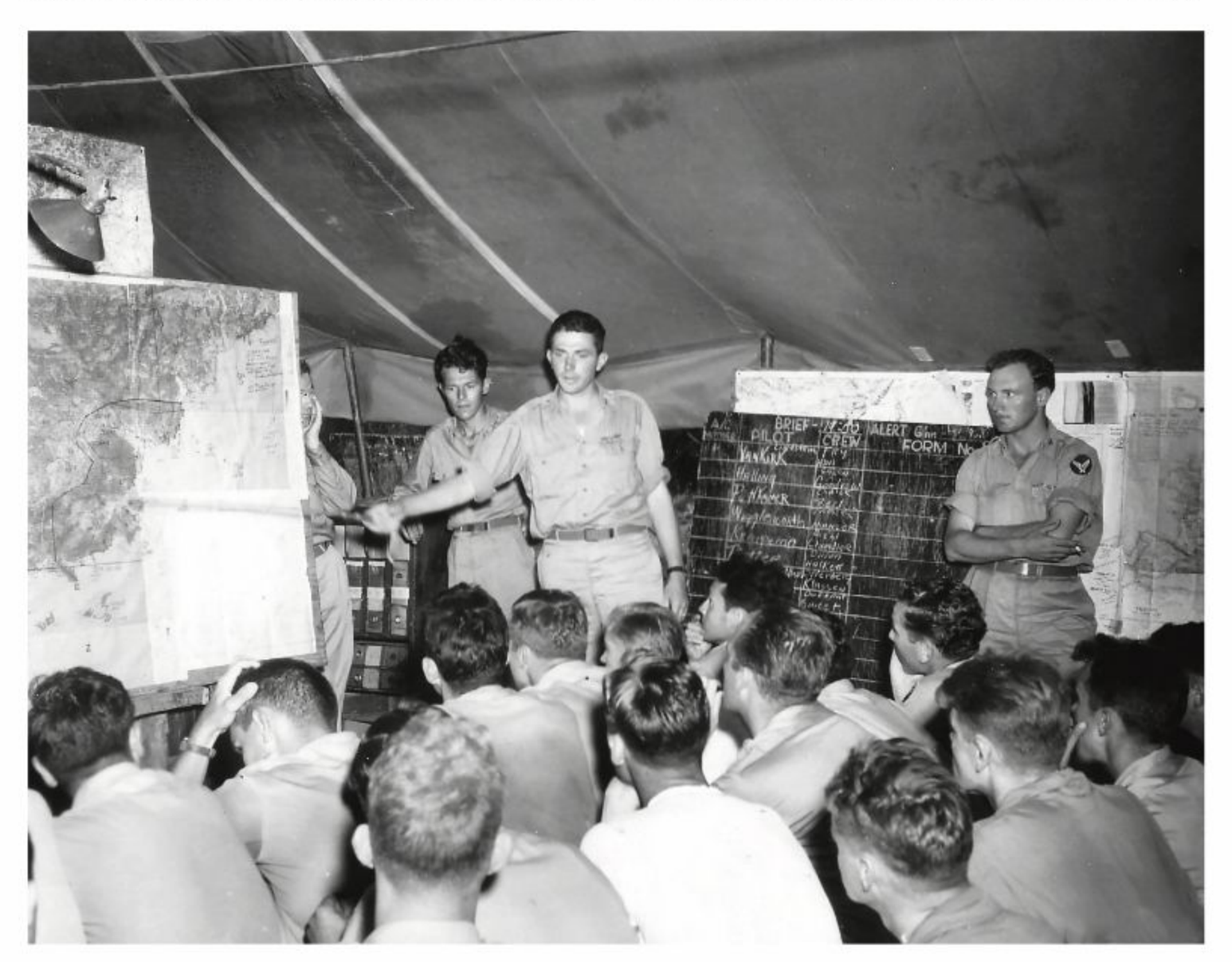
▶ « GI Kid » est un B-26 B-15-MA affecté au printemps 1944 au 319th BG (319th BS). L'armement des B-26 du secteur MTO atteint alors son maximum avec un total de 12 mitrailleuses lourdes M-2.

partent avant le terme prévu, incapables de soutenir davantage la tension nerveuse imposée par les vols de guerre. Celle-ci fait naître d'étranges appréhensions. Confronté presque quotidiennement à la Flak, la plus grande hantise d'un pilote est ainsi qu'un projectile vienne percer son pare-brise et que l'air glacé de l'extérieur le frappant en plein visage ne finisse par le rendre fou... Un autre dans les mêmes circonstances passe son temps à foncer dans les éclatements d'obus, prétextant que c'est celui qu'on ne voit pas qui a votre peau. Celui que l'on a vu venir est donc sans danger, d'autant que l'obus suivant ne viendra jamais exploser dans les pas de celui qui l'a précédé ! Un autre gars m'a dit un jour avoir été dans un premier temps terrifié au cœur de l'action puis sa peur avait évolué et il était désormais effrayé chaque fois que son A-20 prenait l'air y compris pour une sortie d'entraînement. Un autre m'a confié n'en plus pouvoir. Il avait tenu sur les nerfs jusqu'à remplir son quota, mais quand on lui a réclamé une mission supplémentaire, il a demandé à être affecté au service au sol. Certains prient secrètement pour récolter une blessure pas trop grave mais néanmoins suffisante pour les tenir éloignés du front. Il en est qui étant parvenus à leurs fins, c'est-à-dire à être rayés du rôle des équipages, ont demandé au bout de quelques jours à y être réintégrés au motif qu'ils ne supportaient plus le regard de leurs camarades partant en mission. » Après la prise de haute lutte du



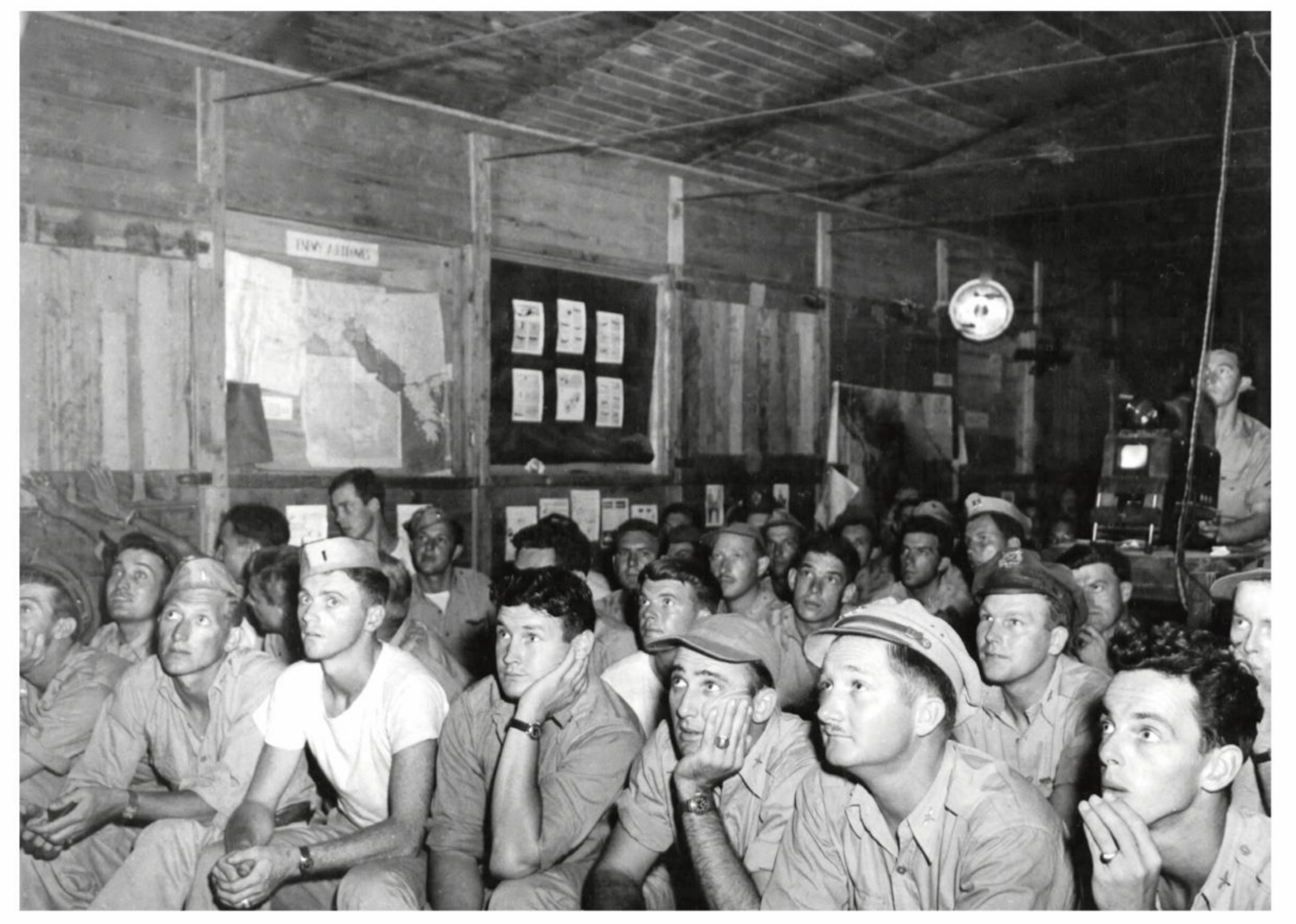
Monte Cassino, principal point d'appui des défenses allemandes, celles-ci perdent pied. Le front est percé au mois de mai 1944, ouvrant en grand les portes de la ville éternelle. La progression au sol appuyée par les A-20 et les derniers A-36 du XII *Tactical Air Command* est désormais rapide. Les B-25 et B-26, dans le cadre de l'opération « Diadem », contribuent pour leur part à balayer toutes velléités de résistance ennemies sous un déluge de bombes à fragmentation. Ils continuent en parallèle de gêner les mouvements de troupes. Ils poursuivent à cet effet la destruction des infrastructures routières et ferroviaires en arrière d'une ligne de front qui ne cesse de reculer vers le nord. Le 4 juin, les troupes alliées entrent dans Rome déclarée ville ouverte. Deux jours plus tard, l'opération « Overlord » permet l'établissement d'un second front en Normandie.

Toutefois c'est bien à la préparation d'un autre débarquement que vont désormais s'atteler les bombardiers de la 12th AAF. La période qui s'ouvre est marquée par un regain d'activité mais aussi par des pertes parfois lourdes causées par une *Flak* toujours aussi redoutable. C'est ainsi que le 310th BG comptabilise 38 de ses appareils endommagés déclarés hors de combat au moins pour un temps et trois perdus à l'ennemi au soir du 22 juin. Journée durant laquelle il a réalisé quatre missions sur les objectifs particulièrement bien défendus et déjà visités à de multiples reprises (Viaducs de Pitecchio et de Vernio ainsi que le port de Livourne). Cependant l'apothéose des casseurs de ponts va avoir lieu en juillet dans le cadre de l'opération « Mallory ».



L'objectif assigné par l'état-major de la 12th AAF est simple : abattre 23 des principaux ponts routiers et de chemin de fer enjambant la vallée du Pô entre Turin et la côte adriatique. Treize ouvrages d'art sont réservés aux Mitchell du 57th BW, les 10 autres aux Marauder du 42nd BW. Entre le 12 et le 27 juillet, la plupart des cibles seront touchées et une partie d'entre elles détruites, pour être presque aussitôt remplacées par des ouvrages provisoires. Trois B-25 sont perdus dans ce contexte, qui voit aussi disparaître un nombre équivalent de B-26.

Cependant l'un d'entre eux, un vieux B-10 MA S/N 41-18322 surnommé « Hell Belle II », est alors passé à la postérité. Le « Belle » est en effet le premier sur ce théâtre d'opérations, et sans doute le premier de l'espèce, à pouvoir arborer dès le 22 avril 1944 une centaine de petites bombes peintes à l'aplomb du poste de pilotage indiquant sa participation à autant de missions de combat. Il ne sera ni le seul ni le dernier. Aux nombreux centenaires s'ajouteront avant la fin des hostilités quelques rares bicentenaires. Certains auteurs font même état au sein du 319th BG de l'existence d'un « tricentenaire », mais rien de définitif ne semble établi à ce jour concernant ce vénérable grognard.



Certains Mitchell commencent également à arborer d'impressionnants placards à l'avant de leur fuselage. Cependant ce phénomène ne touche guère le 340th BG. Après les destructions causées par le Vésuve, le groupe est en effet victime sur son nouveau terrain corse d'un raid de nuit audacieux conduit le dans la nuit du 12 au 13 mai 1944 par la Luftwaffe. Des Ju 88 appartenant pour l'essentiel à la LG 1 parviennent à détruire ou endommager fortement l'essentiel de son parc aérien. Il ne lui reste au matin du 13 qu'une quinzaine de bimoteurs opérationnels. Qu'à cela ne tienne au bout de quelques jours le Colonel Chapman, du haut de son local des opérations, peut de nouveau contempler ses quatre *Squadrons* rééquipés avec des B-25 J flambants neufs !

Un débarquement et la fin des Marauder

Tout au long des mois de juin et juillet, les B-26 basés en Sardaigne, de concert avec les B-25 désormais tous établis en Corse, vont comme on l'a indiqué continuer de pilonner la retraite allemande qui s'organise autour de lignes de défense hâtivement établies.
Celles-ci constituent de simples préfigurations de cet écueil majeur que sera la ligne « Gothique », adossée à l'Apennin septentrional et qui va, en août, stopper définitivement l'offensive du General Clark. Il est vrai qu'à ce moment certaines parmi ses meilleures troupes ont été envoyées en Provence afin de participer à l'opération « Dragoon ».

◣ Les 2 photos : Août 1944, un briefing est organisé en vue d'une sortie de nuit pour les équipages du 47th BG engagé dans des missions de soutien aux opérations du débarquement de Provence. De même, en bas, des équipages de Marauder du 320th BG sont instruits de leur future mission.

Ce deuxième débarquement réalisé le Sud-Est de la France répond à un double objectif: écraser la résistance allemande en France, après l'avoir proprement écartelée entre deux fronts distants de près de 1 000 kilomètres, et s'assurer des capacités de déchargement des ports de Marseille, de Toulon et dans une moindre mesure de Sète.
Dès le 6 août, une large palette d'objectifs située en Provence et en Languedoc subit les assauts des bombardiers des 12th AAF et 15th AAF. Cette date marque également l'entrée en scène des « Bridge Busters » du XII TAC. Des vagues successives de Marauder et de Mitchell, puissamment escortées, s'en prennent à divers ouvrages d'infrastructures situés au sud de Valence.
Les opérations se poursuivent trois jours durant. Elles se soldent généralement par de superbes grilles de bombardement, peu de coups au but et des pertes parfois sévères. Six des B-25 engagés sur Avignon les 6 et 8 août sont abattus ou déclarés irrécupérables. De nombreux autres appareils, gravement endommagés, rentrent en Corse avec des morts ou des blessés à bord. Cet épisode dramatique donne matière à l'intrigue du roman *Catch 22* de Joseph Heller. La Luftwaffe tente vaillamment de s'interposer, mais ses velléités de résistance sont vite écrasées sous le nombre. Deux Bf 109 sont ainsi perdus le 7 août en contrepartie de deux B-26 homologués. En réalité, tous les B-25 attaqués regagnent leur base.
Le jour suivant voit se dérouler une nouvelle confrontation. Cette fois treize P-47 de la 4e Escadre protégeant les B-25 du 321st BG sont engagés vers Pont-Saint-Esprit par douze Bf 109 du JGr 200. Un Thunderbolt et deux Messerschmitt sont abattus. Les trois pilotes s'en tirent avec des blessures légères.

▼ Un B-26 du 320th BG en mission au-dessus du Golfe de Saint-Tropez, le 14 août 1944.

Le profil de missions des bombardiers légers A-20, désormais basés en Corse et à ce titre également mis en contribution, vient alors d'être modifié, comme le rappelle non sans humour le 2nd Lieutenant Milton Corwin : « Au début de l'été 1944, notre profil de mission a été réorienté vers les sorties nocturnes de harcèlement que nous dénommions « night intruders » (sauf pour le 84th BS qui demeure diurne – NdT). Nous devions désormais voler non plus en groupe mais seul ou en patrouille afin de traiter des objectifs assignés à l'avance ou résultant de rencontre fortuite. Chaque équipage devait embarquer un bombardier qualifié. Nous manquions de ce type de spécialistes ainsi d'ailleurs que de viseurs adaptés à notre nouvelle tâche. La pénurie de personnel a été dépassée en mobilisant certains de ceux qui servaient sur B-26 en Sardaigne. Quant au matériel, nous avons testé des Mark 9 britanniques et des Norden qui se sont également révélés insatisfaisants. De plus, très peu d'entre nous maîtrisaient l'art du vol de nuit et de la navigation aux étoiles. Il a donc fallu qu'on s'y colle en mettant les bouchées doubles afin d'être opérationnels le plus rapidement possible. Je me souviens d'une sortie réalisée avec aux commandes de notre bimoteur le Lieutenant Francis Floyd. Irlandais d'origine, c'était un gars tout à fait tranquille au sol mais qui une fois en vol se muait en démon bondissant. J'avais beau essayer de suivre sur mes cartes tout ce qu'il faisait subir à l'avion j'avoue avoir été rapidement perdu.

- De pilote à navigateur : quelle est notre position ?
- De navigateur à pilote : j'en sais fichtre rien !
- De pilote à navigateur : t'es qu'un foutu blaireau, je prends les choses en main à partir de maintenant.

C'était parfait sauf que de son poste, il ne distinguait quasiment rien du sol à cause de l'aile qui lui masquait presque complètement toute vue vers le bas. Pas de problème pour notre Leprechaun. À grands coups de manche, il basculait notre zinc d'une aile sur l'autre et se rétablissait à grands coups de palonnier. Dans le poste avant j'étais malade comme un chien accablé par le pire mal de mer de vie ! Finalement on est rentré. Il a fallu faire pas mal de nettoyage dans ma baignoire. Si nous avons mis le moindre coup au but cette nuit-là, je n'en garde aucun souvenir ! »

Alors que les « nigth intruders » s'en prennent aux voies de communication et aux aérodromes, les autres composantes de la 12th AAF sont également à la manœuvre en vue d'un débarquement prévu le 15 août 1944.

Dans les premières phases du plan d'opérations aérien, les Marauder puissamment escortés interviennent de part et d'autre de la basse vallée du Rhône contre les ouvrages d'art. À partir du 13 et jusqu'au jour J, ils matraquent de concert avec les B-25 du General Knapp et les « Heavies » de la 15th AAF les défenses côtières et finalement les champs de mines dans les minutes précédant l'assaut terrestre. Ces opérations se révèlent relativement peu coûteuses et si plusieurs Marauder sont perdus à la suite d'accidents (dus principalement aux caprices de la météo), un seul appartenant au 320th BG descendu dans le secteur de Signes l'est du fait de l'ennemi. Les A-20 outres leurs tâches habituelles réaliseront lors de ces journées historiques des parachutages d'armes et de ravitaillement au profit de maquis, puis une fois le débarquement opéré à celui de détachements isolés comme les commandos d'Afrique du général Brosset au Cap Nègre. Mais l'exploitation des succès initiaux remportés sur les plages va se révéler plus difficile pour les bombardiers moyens. Dès le 15 août, les Mitchell sont de retour au-dessus de la cité des Papes afin d'abattre ces maudits ponts sur le Rhône. Mal leur en prend. Si quelques dommages sont causés aux ouvrages visés, trois nouveaux B-25 y sont encore victimes de la Flak. Avec un total de neuf appareils perdus au-dessus de cet objectif, les *bomb runs* sur Avignon peuvent effectivement être considérés comme le chemin de croix des Mitchell dans le secteur MTO. S'agissant des B-26 les sorties sur Toulon apparaîtront de même ! Si la réduction relativement aisée des défenses extérieures de Marseille

est essentiellement le fait des P-47 du XII TAC. Pour autant, des B-25 et B-26 pilonnent tout de même à plusieurs reprises l'île de Ratonneau, l'une des îles du Frioul situées dans la rade de Marseille à quelques encablures du Vieux-Port. L'affaiblissement de celle de Toulon beaucoup plus acérée nécessite en revanche un emploi massif et prolongé des « Medium ».

Outre les actions entreprises directement en relation avec l'opération « Dragoon », Toulon a subi entre le 28 novembre 1943 et le 11 mars 1944, quatre attaques importantes conduites par les bombardiers lourds de l'USAAF.

Celles-ci ont causé des pertes civiles et des destructions considérables tant sur la zone portuaire que dans la ville elle-même. Elles ont également entraîné un accroissement spectaculaire des moyens de défense antiaérienne. La cité varoise est en août 1944 entourée de plusieurs ceintures de défense. Elles abritent de puissantes batteries côtières protégées par une très forte concentration de Flak. En outre, quelques navires en mauvais états sont encore présents dans la rade. Cependant la puissance de leur artillerie relève alors bien davantage du fantasme que de l'analyse militaire. La DCA elle-même, si puissante soit-elle, confrontée à des formations de quadrimoteurs évoluant à au-dessus de 20 000 pieds a rapidement montré les limites de son efficacité. Celle-ci correspond à la portée pratique maximale de la pièce de 88 mm Flak 18 dont sont dotés la plupart de ses groupements. Seuls les rares Flak 39 de 105 mm sont alors susceptibles de constituer une menace sérieuse pour les formations opérant à haute altitude.

Quand, à compter du 18 août, les B-25 et le B-26 interviennent sur la zone, ils le font à leur altitude opérationnelle normale comprise entre 2 000 à 4 500 mètres : en plein dans le cône de létalité non seulement de la Flak lourde, mais également de la plupart des pièces légères à tir rapide. Il s'ensuit une véritable hécatombe.

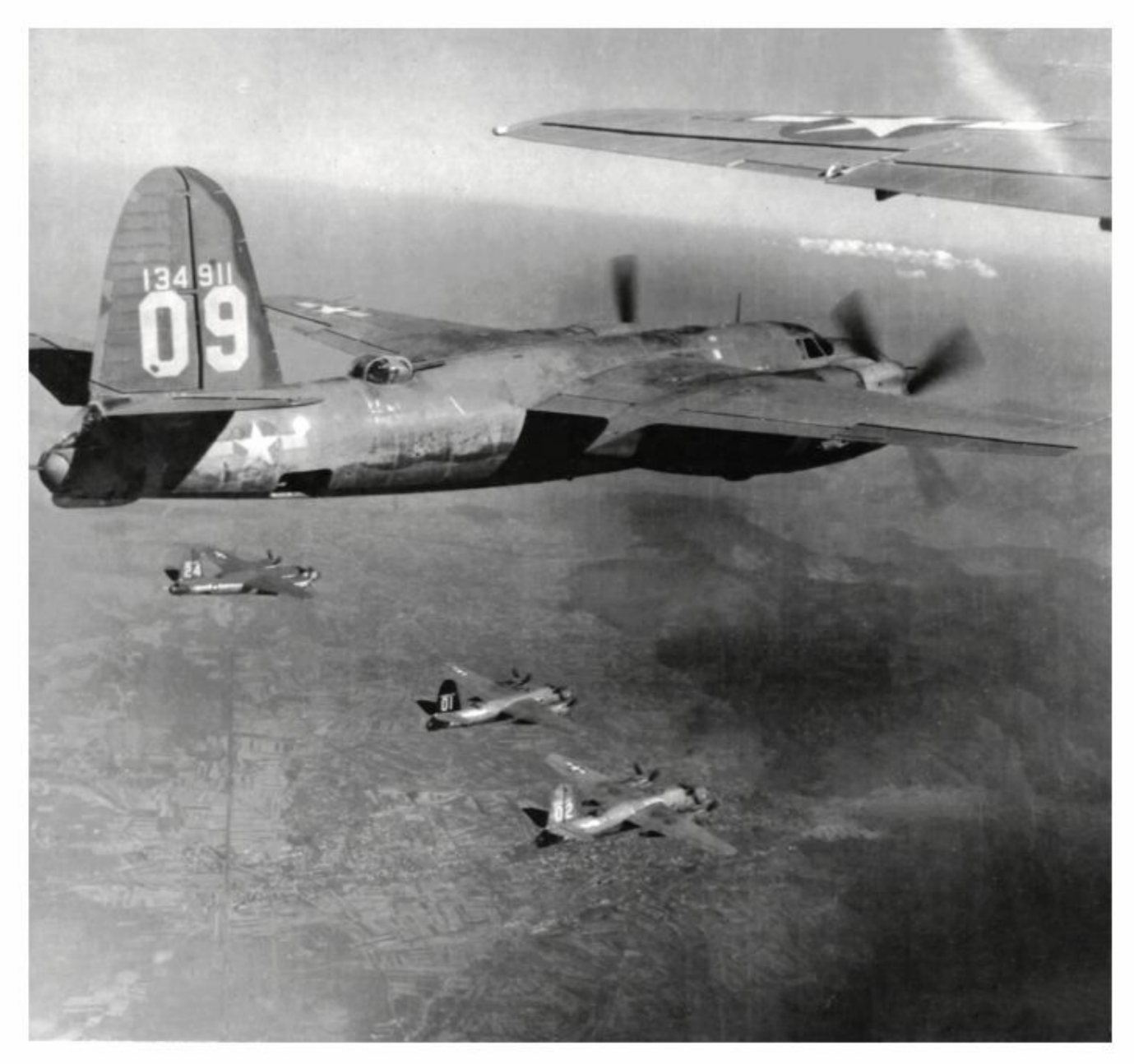
Le 18, les B-25 du 321st BG ouvrent le bal. Ils parviennent à mettre définitivement hors de combat le croiseur de bataille *Strasbourg*, le croiseur la *Galissonnière* ainsi que quelques bâtiments légers. Vingt-six B-25 sur trente-deux sont atteints plus ou moins sérieusement par les tirs de défense occasionnant des pertes au sein des équipages et l'attribution d'une *Distinguished Unit Citation*. Les B-26 chargés dans un même temps de l'attaque des défenses côtières perdent deux des leurs abattus par la DCA tandis qu'une soixantaine d'autres subit des dommages.

Les destructions causées en retour par leur action sont insignifiantes.

Le lendemain une parade est mise en œuvre. Les vagues d'assaut, désormais lestées de puissantes bombes explosives de 900 kilos, destinées à détruire le béton armé de casemates, sont précédées sur l'objectif par des appareils réalisant des épandages massifs de bandelettes métallisées Window, servant à aveugler les conduites de tir guidées par radar. Dans le même temps, d'autres, évoluant à basse altitude, sont chargés au moyen de leur puissant armement frontal (4 ou 6 mitrailleuses calibre 50 pour certaines hâtivement remontées après avoir été depuis longtemps déposées) et de bombes de réduire au silence les emplacements de défense. Des résultats plus satisfaisants sont tout de suite enregistrés mais le 42nd BW continue de subir ponctuellement des pertes (deux B-26 abattus le 19, suivis de trois autres le lendemain) jusqu'à la reddition de la garnison intervenue le 28 août le même jour que celle de Marseille !

◀ Les 3 photos : Bombardement franco-américain du viaduc d'Arles déjà exécuté conjointement le 6 août par les B-26 de la 31e Escadre et ceux du 319th BG. En l'absence de réaction des défenses adverses, tout cela prend l'apparence d'une chorégraphie bien réglée.

▼ Les réactions de la *Flak* rencontrées dans le sud de la France peuvent aussi être vigoureuses comme l'attestent les dommages subis par ce B-25 J-5-NC du 486th FS (440th BG)



▲ Survolant la côte varoise, des B-26 du 320th BG (441st BS) sont en route vers leur cible. On note que les Marauder de la 12th AAF volent avec un armement défensif réduit, constitué de sept mitrailleuses lourdes au lieu des onze prévues.

Alors que la poursuite des armées allemandes en déroute s'organise le long de la vallée du Rhône le 47th BG (L) vient prendre temporairement ses quartiers à Salon-de-Provence. Milton Corwin y était. Il conserve un souvenir particulier d'une des missions qu'il a effectuées depuis ce terrain.

« Ayant un rôle strictement tactique notre groupe a toujours accompagné au plus près l'avance des troupes alliées. C'est ainsi qu'après le débarquement réalisé dans le sud de la France nous avons un temps été basés à Salon-de-Provence. Le A-20 était vraiment un avion à part. Très rapide, maniable et doté d'un armement puissant pour les versions à nez plein, il aurait pu être un honnête chasseur. Comme bombardiers rapides il était excellent. L'aménagement intérieur était spartiate. Un cockpit étroit accueillait le pilote. Le bombardier navigateur était logé dans le compartiment avant largement vitré. Un ou deux mitrailleurs étaient chargés de servir les postes de tir situés à l'arrière du fuselage. La trappe d'évacuation d'urgence était située à l'avant. Difficile d'accès, cette trappe était verrouillée de l'extérieur avant le décollage. En outre, elle avait tendance à rester bloquée, ceci explique sans doute le niveau relativement faible de survie d'un équipage de A-20 victime de l'ennemi. En cas d'accident entraînant un atterrissage sur le ventre ou l'effacement du train avant, alors que le pilote et les mitrailleurs parvenaient à évacuer l'épave en basculant sur le côté l'auvent du poste de pilotage très souvent le bombardier demeurait prisonnier dans sa bulle et périssait carbonisé dans l'incendie qui ne manquait jamais de survenir.

Une fois, contre toute attente, la trappe a cédé sous mon poids. Nous étions en finale mes jambes pendait dans le vide tandis que le haut de mon corps demeurait dans l'avion. Impossible de bouger. Les câbles de l'interphone ayant été arrachés je ne pouvais donc avertir le pilote (le 1st Lieutenant Walter Hansen) de la situation de détresse dans laquelle je me trouvais. Par chance et parce que c'était un bon, il a réalisé l'atterrissage le plus doux dont on puisse rêver. J'ai pu me hisser de nouveau complètement à bord avant que nous ayons atteint notre alvéole de protection. Une heure plus tard, j'en tremblais encore à un point tel que je me suis envoyé cul sec la ration de tord-boyaux qui nous était allouée à l'issue de chaque vol de guerre et que j'avais jusque-là toujours scrupuleusement négligé. »

Après son séjour dans la plaine de la Crau, le 47th BG (L) est renvoyé en Italie prendre ses quartiers sur le terrain de Follonica, sur la côte toscane, à partir de laquelle il opérera jusqu'à la fin du conflit.

En septembre 1944, l'Italie du nord s'inscrit une nouvelle fois dans le viseur des appareils du 42nd BG. Désormais Ostie, Pise, Milan et le Col du Brenner deviennent des cibles courantes pour ses formations qui se trouvent bientôt déplacées de Sardaigne vers la Corse, où elles disposent des bases libérées par les chasseurs du TAC.

À cette époque, outre de rares intercepteurs de la Luftwaffe, les B-26 affrontent les Bf 109 et les derniers Fiat G-55 de l'ANR qui défendent la région du Piedmont. C'est ainsi que le 19 octobre douze Messerschmitt du II °Gruppo de Caccia surprennent les Américains. Ils parviennent à descendre trois Marauder du 319th BG qui renonce dans ces conditions à bombarder l'objectif assigné, en l'occurrence un pont situé à proximité de Mantoue. Le 320th BG, épargné par la vindicte des pilotes italiens, parviendra quant à lui à toucher la cible.

Dès le 1er octobre, le Lieutenant Colonel Holzapple a annoncé à ses hommes le passage du 319th BG sur B-25. La transformation s'effectue sur place sans coup férir et sans même que les missions ne soient suspendues. Les équipages très circonspects après avoir espéré toucher les nouveaux A-26 Invader font contre mauvaise fortune bon cœur. Ils finiront même assez rapidement par admettre que le B-25 à défaut d'être une arme aussi affûtée que le Marauder est malgré tout un bon avion. Les mécaniciens en revanche sont ravis. Le bombardier de North American plus rustique ne leur demande, comparé au B-26, que peu d'entretien. En moyenne 30 % de temps d'atelier est ainsi économisé.

En janvier 1945 le groupe est renvoyé aux USA pour y être doté d'Invader. Il participera ainsi équipé aux dernières phases de la guerre du Pacifique.

Pendant les deux années durant lesquelles les « Big Ass Birds » ont opéré sur B-26 en première ligne le groupe a réalisé 459 missions soit un total de 10 518 sorties. Celles-ci se sont soldées par la perte de tout juste 100 de ses appareils dont 77 imputables à l'action de l'ennemi (50 descendus par la Flak et 27 victimes

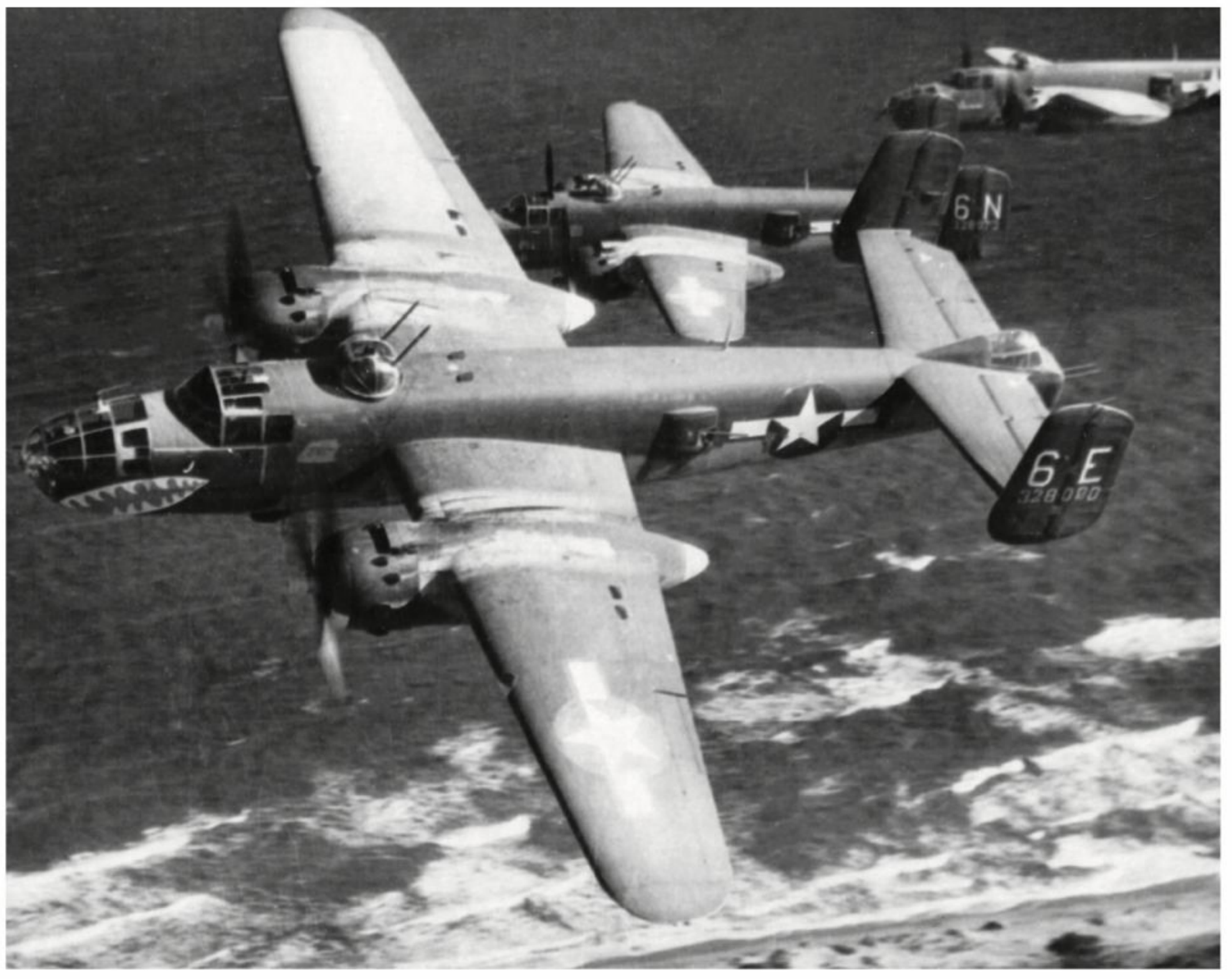
◢ B-26 B-40-MA S/N 42-43302 du 320th BG de retour d'une mission sur Montpellier le 24 août 1944. L'appareil affecté au 442nd BS sera détruit sur accident à Dijon en février 1945.

de la chasse). Ces chiffres nous amènent à considérer un ratio de pertes par sortie de 0,0073 en d'autres termes un avion perdu toutes les 136 sorties.
En décembre 1944, les 320th BG et 17th BG quittent également la 12th AAF et le secteur MTO pour le front nord-européen. Seuls demeurent donc en Méditerranée les B-25 « corses » du 57th BW pour porter le fer et le feu sur les derniers retranchements ennemis établis dans le nord de l'Italie.

Jusqu'au bout sur nos B-25

Après s'être fait les dents sur les vestiges de la flotte française ancrés à Toulon, les équipages du General Knapp s'en prennent un mois plus tard à ce qui reste de celle de Mussolini. Le 23 septembre, le vieux croiseur *Taranto*, sabordé lui aussi, en 1943, puis renfloué et depuis pourrissant tranquillement le long d'un quai de La Spezia, est bombardé. Cette mesure est prise afin d'empêcher les Allemands de le couler à l'entrée du chenal, bloquant ainsi pour un temps l'accès à la base navale. Intention réelle ou supposée, en tout cas, les B-25 mettent un terme à toutes spéculations en réduisant définitivement le navire à l'état de monceau de tôles rouillées. L'automne qui débute est marqué par les attaques conduites contre les voies de communication ennemies et les ouvrages d'art le long de la vallée du Pô. À cela, s'ajoute le matraquage des positions adverses établies sur l'ultime ligne de défense allemande en Italie, la ligne « Gothique ». La DCA réagit avec l'énergie du désespoir creusant les rangs de ceux qui viennent la défier. Ainsi, le 10 novembre, le 321st BG qui tente de détruire le pont de chemin de fer d'Ostiglia (prés de Bologne), trouve sur son chemin des artilleurs déchaînés pour lui barrer la route. Sur 44 bombardiers engagés, quatre sont abattus et 26 autres endommagés, victimes du « Flaktocumulus » ; une expression tirée du jargon des aviateurs qui désigne un spectaculaire barrage de 88 mm et 105 mm à la fois dense et précis, malgré les *Windows* largués pour leurrer les radars. Quatre morts et douze blessés sont en outre relevés au sein des équipages, dont les avions ont pu regagner les lignes alliées.
Le 10 décembre 1944, les Mitchell du 319th BG se préparent à attaquer le viaduc de San Michele (près de Bergame). Pour eux c'est la troisième mission de la journée. Plusieurs appareils du groupe ont déjà été endommagés plus tôt par la *Flak*. Mais une fois n'est pas coutume, ils subissent à cette occasion une attaque de la chasse ennemie, en l'occurrence le II° Gruppo de Caccia de l'ANR qui a pu trouver suffisamment de carburant pour prendre son envol.

Des B-25 J du 310th BG photographiés au début de l'année 1945 au-dessus de la Corse.



Des B-25 J du 486th BS au-dessus de la mer à proximité de leur base. On note le joli sourire du « 6 E ».

Il s'agit d'une vraie surprise pour des équipages qui depuis plusieurs mois s'étaient habitués à ne plus guère craindre les menaces aériennes. La formation des « Big Ass Birds » tient bon. Un bimoteur est abattu mais cinq chasseurs sont revendiqués en retour. Ce score des mitrailleurs semble toutefois un peu optimiste compte tenu des circonstances de l'attaque.

Le 340th BG en route pour Riverto est également brièvement engagé, mais les P-47 font bonne garde et les Messerschmitt n'insistent pas. Le même jour, le 310th BG inaugure contre le pont de Fidenza (entre Parme et Plaisance) la technique de bombardement à l'aveugle au moyen du SHORAN autrement dit le nouveau système radio d'aide au bombardement sans visibilité désigné officiellement AN/APS-3. Ce dispositif permet d'atteindre des cibles couvertes de nuages et améliore donc sensiblement le rendement des bombardiers moyens désormais déployés en nombre relativement restreint sur le front méditerranéen. Pour cette première expérimentation quatre B-25 en sont équipés. Chacun d'entre eux prenant la tête d'un *Squadron* assure la visée pour le compte des autres équipages qui bombardement à l'imitation. Reste que cette première tentative est un échec. Le pont n'est pas atteint malgré une superbe grille de bombardement...

Quatre jours plus tard, en revanche, usant de la même technique, un plein succès est enregistré. Le pont attaqué dans la région de Parme, amputé de quatre de ses arches, est en effet mis hors service. Le lendemain, malgré une couverture de 10/10e, c'est un dépôt de munitions installé en périphérie de Bologne qui vole en éclat validant définitivement le concept.

L'hiver 1944-1945 en Italie est aussi pénible voire peut-être même davantage que le précédent. Pourtant les opérations se poursuivent. Le 14 février 1945, le 310th BG réalise sa 800e mission de guerre contre les ponts de chemin de fer établis autour du col du Brenner. La voie ferrée reliant le nord de l'Italie au sud du Reich apparaissant comme indispensable à leurs ennemis, elle en vient à constituer la cible sinon unique tout au moins principale des forces aériennes alliées opérant dans le secteur. Celles-ci interviennent alors tant du côté padan que de celui de du Tyrol. Le territoire tenu en Italie septentrionale par les dernières troupes de la République Sociale Italienne et de la Wehrmacht se réduit néanmoins insensiblement. Dans ces conditions la 12th AAF et ses partenaires du Commonwealth sont amenés à frapper d'autant plus violemment qu'ils peuvent concentrer leurs forces sur un nombre restreint de cibles. Certes la *Flak* demeure

▲ Un B-25J-1-NC du 487th BS au « break » à Alesani durant l'été 1944.

◥ Au-dessus de la vallée du Pô, les B-25 du 321st BG participent aux ultimes sorties de cette guerre.

▶ B-25 du 321st BG au retour d'une mission sur l'Italie.

◀ Des B-25 des 486th BS, 488th et 489th BS font une démonstration de vol de groupe sur un seul moteur, leur gauche respectif étant coupé et l'hélice mise en drapeau.

dangereuse. Elle frappe ponctuellement mais de façon indistincte les bleus comme les vétérans. C'est ainsi que le 57th BW perd à l'ennemi sept de ses B-25 au mois de février, deux d'entre eux appartenant au 340th BG étant abattus le 13, lors d'une même mission sur San Ambrogio de Valpolicella (Province de Vérone). Six autres le seront encore en mars. Le 2nd Lieutenant Victor Ramirez, du 488th BS, a été l'un de ces aviateurs abattus et capturés à la toute fin de la guerre. « J'ai effectué ma 39e mission et dernière mission le 30 mars 1945. Nous devions bombarder le viaduc d'Ora situé au sud de Bolzano. Nous avons été touchés dès le début du bomb run. Avec un moteur en moins on ne pouvait pas continuer. On a essayé se débarrasser de nos bombes sans pouvoir y parvenir car apparemment le système électrique commandant le largage avait été flingué également. On a essayé de regagner nos lignes, mais on perdait trop d'altitude. Nous avons finalement été contraints de sauter tous les six dans la région de Venise. On a été capturé presque aussitôt et j'ai fini la guerre au Stalag Luft 7 A, d'où j'ai été libéré quelques semaines plus tard par les troupes de Patton. »

De son côté, le 310th BG affronte de nouveau la chasse ennemie. Les mitrailleurs revendiquent quatre Bf 109 mais un B-25 succombe sous leurs coups. C'est le premier abattu de la sorte depuis 18 mois. Il n'y en aura plus d'autres.

Rien ne peut alors arrêter le rouleau compresseur qu'est devenu le XII TAC. Du fait de son action opiniâtre, plus grand-chose ne circule en mars 1945 sur les routes encore aux mains d'un Axe en déliquescence. Les P-47 et les B-25 le jour, relayés la nuit par les nouveaux A-26 Invader, que le 47th BG (L) vient de percevoir en renfort de ses vénérables A-20, y interdisent l'essentiel du trafic motorisé. C'est la réalité qu'évoque Milton Corwin qui effectuera au total 62 missions de guerre : 5 de jour sur Marauder au sein du 320th BG et 57 de nuit sur A-20 avec le 47th BG(L): « La zone de patrouille qui nous avait été assignée ce soir-là s'étendait au nord de Vérone. Nous avions une cible à traiter en priorité : une petite gare de triage. Le temps était clair et la visibilité excellente. Nous sommes donc arrivés sans problème en vue de l'objectif. D'un seul coup on a été pris à partie par une Flak particulièrement hargneuse. On était en mars 1945 et on n'était plus guère habitué à une telle réception. On a en a compris la raison quand on a pu distinguer des lumières escaladant le flanc d'une montagne. Convoi ferroviaire ou routier, il y avait là de quoi occuper un Night Intruder. Délaissant le triage on a largué nos bombes sur cet objectif d'opportunité et fait aussitôt demi-tour. Quelques minutes plus tard, le ciel nocturne a été illuminé par une immense explosion. On venait de se payer un train de munitions ! »

Opérant dans la même zone, le 310th BG se distingue le 10 mars en attaquant le pont de Ora action qui lui vaut à son tour d'être distingué par l'attribution d'une DUC. La deuxième du conflit en ce qui le concerne.

Le 16 avril un bombardement massif des positions encore tenues par les troupes de Kesselring est organisé, ôtant aux derniers défenseurs d'une cause perdue tout espoir de salut ! La reddition ou la mort! Pour les plus chanceux ce sera la reddition. Les combats prennent fin sur le front italien le 29 avril 1945, cet état de fait étant entériné le 2 mai avec la signature du protocole de Caserte. Six appareils ont encore été victimes des défenses allemandes lors des ultimes soubresauts du conflit. Le dernier, un modèle J appartenant au 428th BS (310th BG) redéployé sur le terrain Fano, dans la région des Marches, sur la côte Adriatique, ne rentre pas d'un « Brigde Busting » conduit sur Roverto, le 19 avril. « Un putain d'endroit pour une putain de dernière mission ! » En effet, pour le 1st Lieutenant William Poole du 379th celle-là porte le numéro 70. Un an plus tôt, le contrat était de 35 ou 40 missions seulement ! S'agissant de cet aspect des choses, Joseph Heller et son alter ego littéraire Yossarian n'ont donc pas exagéré.

Compte tenu de la configuration du théâtre d'opérations italien et plus largement de tous ceux rencontrés en Méditerranée et dans le sud de l'Europe, la contribution de l'aviation à cette victoire finale apparaît comme essentielle. Dans le cadre tactique, les équipages des bombardiers moyens de l'USAAF ont eu un rôle éminent à jouer. Ils l'ont tenu jusqu'au bout, avec courage et détermination, à un moment où, dans cette zone du conflit, il y avait surtout des mauvais coups à prendre et guère de lauriers à glaner.

Il convient de voir maintenant ce que fut l'action des « Medium » dans le nord de l'Europe, où le Marauder a supporté l'essentiel de l'engagement. ■

Douglas A-20 J Havoc

47 Bomb Group, 85 Bomb Squadron
Capodichino, Italie, avril 1944

Douglas A-20 B Havoc

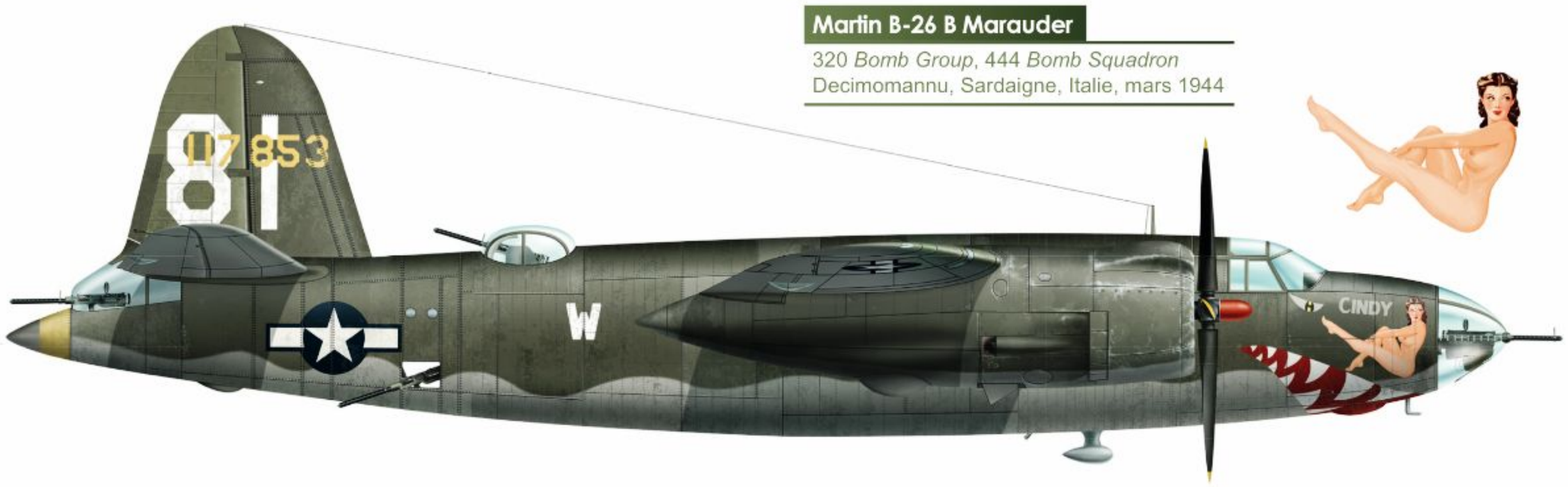
47 Bomb Group, 84 Bomb Squadron
Youks les Bains, Algérie, France, février 1943

Martin B-26 B Marauder

320 Bomb Group, 442 Bomb Squadron
Massicault, Tunisie, France, juillet 1943

Martin B-26 B Marauder

320 *Bomb Group*, 444 *Bomb Squadron*
Decimomannu, Sardaigne, Italie, mars 1944

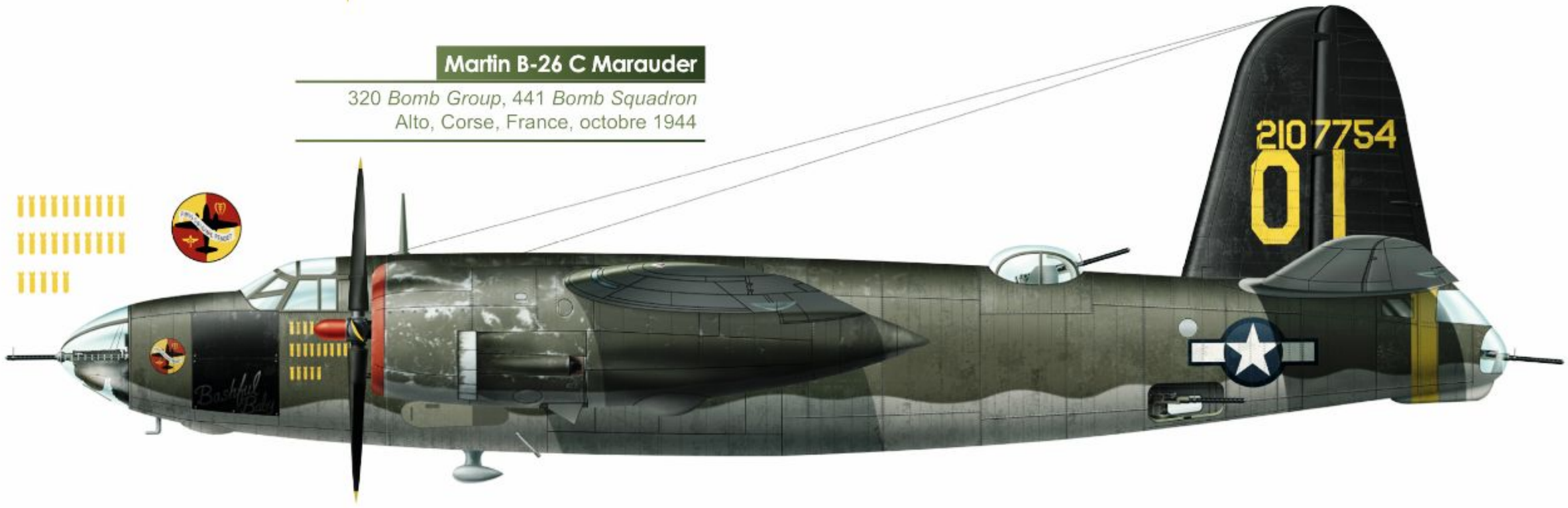


Martin B-26 C Marauder

319 *Bomb Group*, 437 *Bomb Squadron*
Serragia, Corse, France, septembre 1944

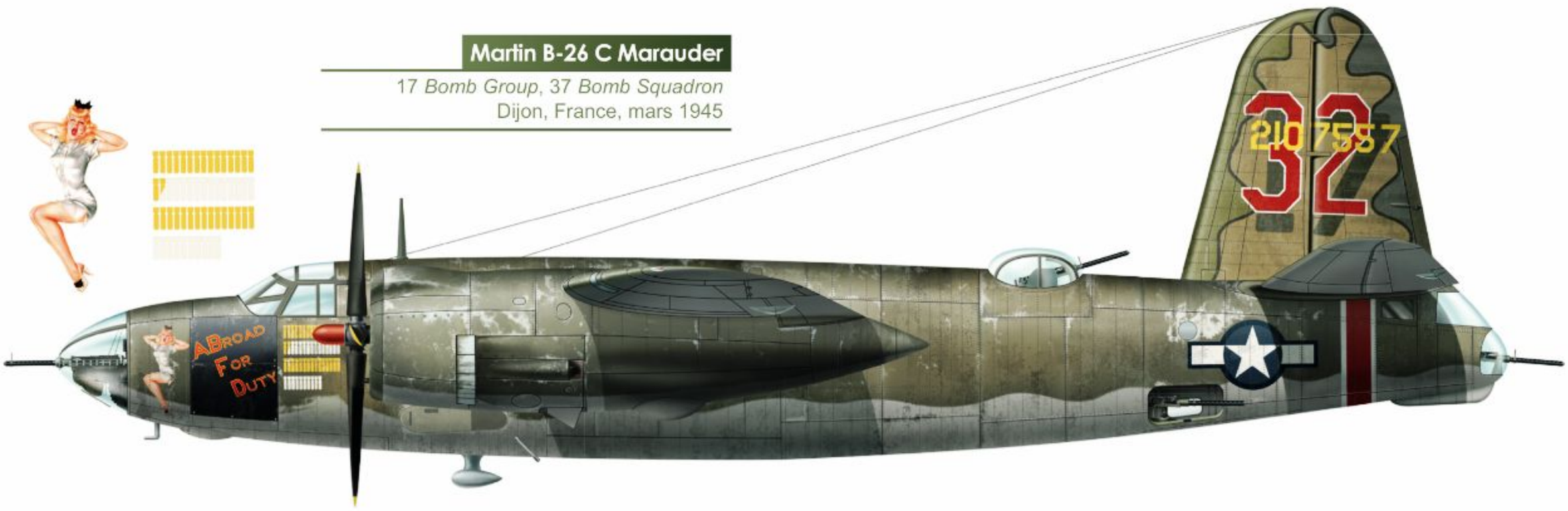
Martin B-26 C Marauder

320 *Bomb Group*, 441 *Bomb Squadron*
Alto, Corse, France, octobre 1944



Martin B-26 C Marauder

17 *Bomb Group*, 37 *Bomb Squadron*
Dijon, France, mars 1945



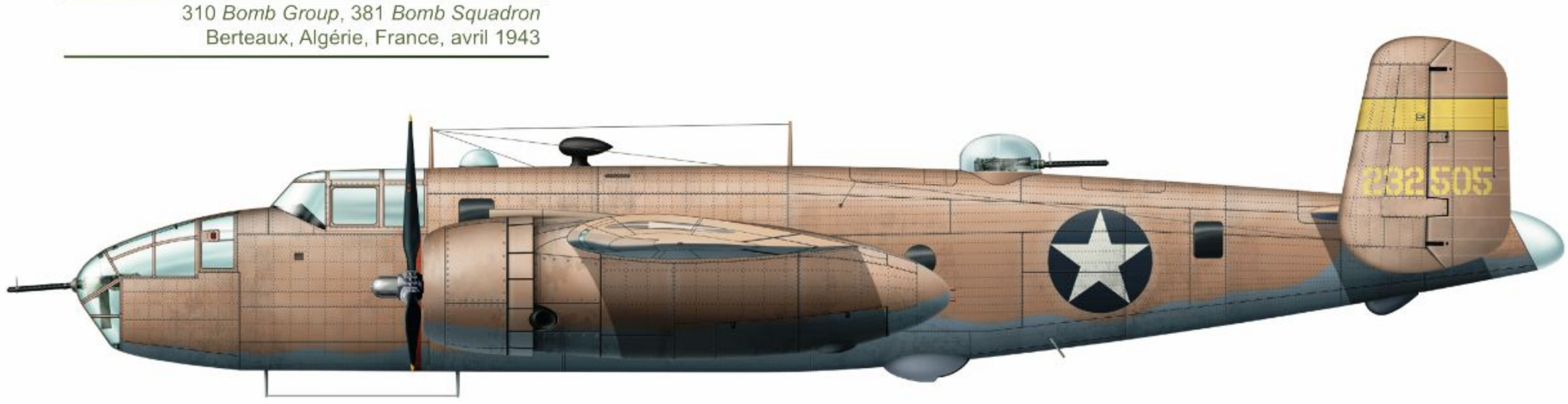
North American B-25 J Mitchell

310 Bomb Group, 380 Bomb Squadron
Ghisonaccia-Gare, Corse ; France, février 1945

Note : Transformé en TB-25, il sera réutilisé dans le film Catch 22 !

North American B-25 C-15 Mitchell

310 Bomb Group, 381 Bomb Squadron
Berteaux, Algérie, France, avril 1943



North American B-25 J Mitchell

12 Bomb Group -82 Bomb Squadron
Gaudo, Italie, novembre 1943

North American B-25 H Mitchell

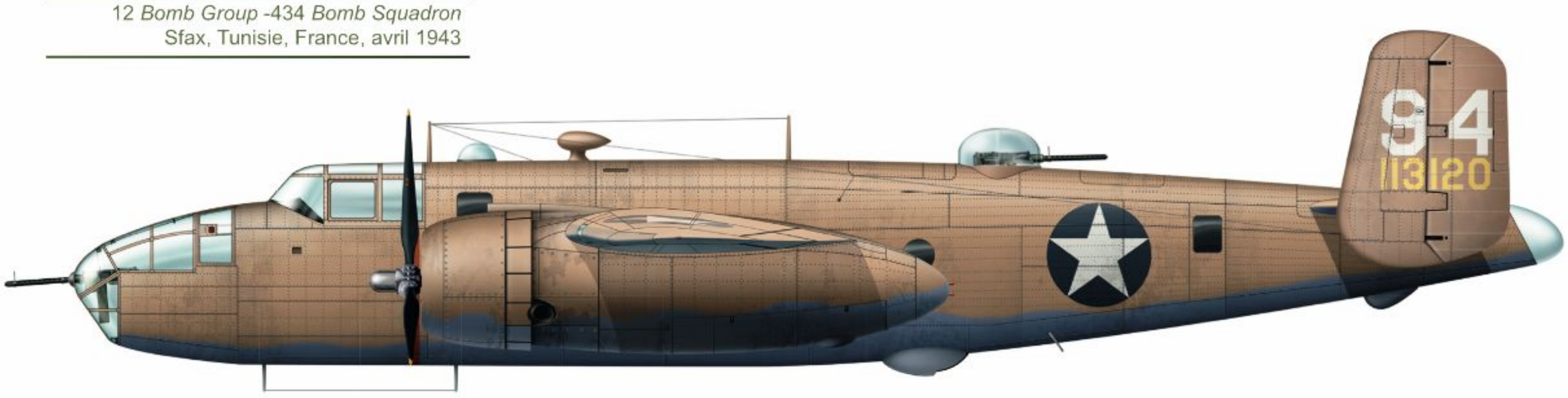
12 Bomb Group -82 Bomb Squadron
Foggia, Italie, novembre 1943

North American B-25 H Mitchell

12 Bomb Group -81 Bomb Squadron
Foggia, Italie, novembre 1943

North American B-25 C Mitchell

12 Bomb Group -434 Bomb Squadron
Sfax, Tunisie, France, avril 1943



North American B-25 J Mitchell

321 Bomb Group, 447 Bomb Squadron
Grottaglie, Italie, avril 1945

North American B-25 J Mitchell

319 Bomb Group, 440 Bomb Squadron
Serragia, Corse, France, novembre 1944

North American B-25 J Mitchell

321 Bomb Group 447 Bomb Squadron
Solenzara, Corse, France, septembre 1944

North American B-25 J Mitchell

321 Bomb Group, 446 Bomb Squadron
Solenzara, Corse, France, février 1945

North American B-25 J Mitchell

340 Bomb Group, 489 Bomb Squadron
Alesani, Corse, France, novembre 1944

North American B-25 J Mitchell

340 Bomb Group, 487 Bomb Squadron
Alesani, Corse, France, octobre 1944

North American B-25 J Mitchell

340 *Bomb Group*, 487 *Bomb Squadron*
Alesani, Corse, France, octobre 1944

North American B-25 J Mitchell

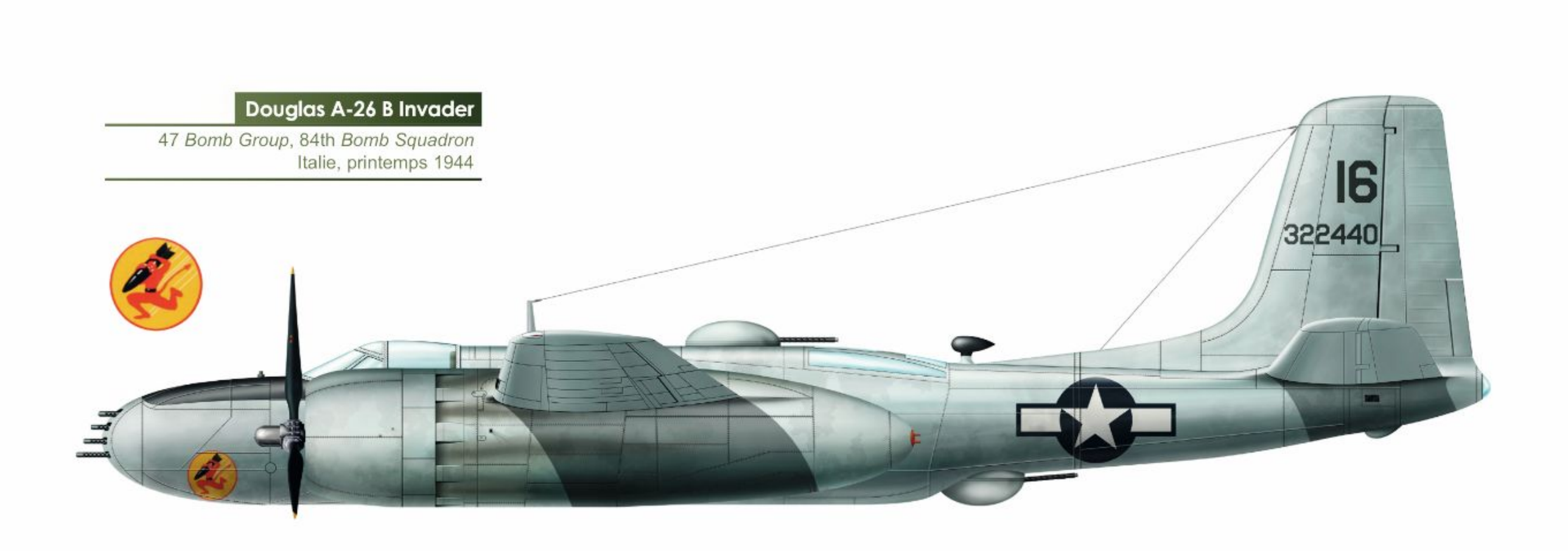
340 *Bomb Group*, 489 *Bomb Squadron*
Alesani, Corse, France, novembre 1944

North American B-25 C Mitchell

340 *Bomb Group*, 489 *Bomb Squadron*
Catane, Sicile, Italie, août 1943

Douglas A-26 B Invader

47 *Bomb Group*, 84th *Bomb Squadron*
Italie, printemps 1944



ETO

LE THÉÂTRE D'OPÉRATIONS EUROPÉEN

Si la mise en œuvre du B-26 revêt en en Méditerranée l'aspect d'une petite entreprise prospère, il faut attendre le déploiement en Europe de centaines de Marauder pour voir celle-ci atteindre enfin le stade industriel ! Pas moins de huit groupes (33 *Squadrons*) équipés du bombardier de chez Martin constitueront en effet après un rapide passage au sein de la 8th AAF l'épine dorsale du *Bomber Command* de la 9th AAF.

Historiquement et même si le raid ne revêt qu'un caractère symbolique, ce ne seront ni les B-26 ni les emblématiques B-17 qui interviendront les premiers contre des objectifs situés en Europe du Nord.

Premier Sang

Cet honneur échoit en effet au A-20 du 15th BS, en fait, plus exactement à des Boston III empruntés aux Britanniques par les Américaines, les seconds les ayant venus aux premiers quelques mois plus tôt !
Le 15th BS (L), activé en novembre 1940 comme composante du 27th BG, a d'abord volé sur Curtiss A-18 Strike, un appareil périmé, avant de passer définitivement sur A-20A. Le *Squadron* est rendu autonome et déployé en Angleterre au printemps 1942 sous la désignation de 1st *Pursuit Squadron* (NF) afin de mettre en œuvre des Havoc « Turbinlite », des appareils dotés à l'avant de leur fuselage d'un puissant projecteur. Celui-ci, au moins dans l'imagination des promoteurs du dispositif, était réputé permettre de traquer de nuit les bombardiers de la Luftwaffe. Pris dans le faisceau de ce phare, ces derniers n'auraient plus eu qu'à se laisser abattre, un peu comme ces lapins éblouis par les feux de croisement des automobiles !
En mai 1942, quand les équipages de l'USAAF arrivent sur la base de Grafton Underwood, l'intérêt manifesté quelques mois plus tôt à l'égard du « Turbinlite » a considérablement décru au sein de la RAF qui, satisfaite des performances de ses radars embarqués, décide tout bonnement d'arrêter l'expérimentation d'une formule sans avenir. L'éphémère 1st *Fighter Squadron* redevient le 15th *Bomb Squadron (Light)*. Basée à Swanton Morley (Norfolk) et rattachée au 301st BG, qui vole sur B-17, l'unité est momentanément jumelée avec le No. 226 *Squadron* de la RAF en vue de s'aguerrir.
C'est ce qu'il fait à partir du 29 juin 1942 quand un équipage américain emmené par le Captain Charles Kegelman participe à un premier

raid visant la gare d'Hazebrouck. Le 4 juillet, pour fêter dignement l'*Independence Day*, six équipages américains et autant de britanniques s'en prennent de concert à des aérodromes que les Allemands ont établis aux Pays-Bas (Alkmaar, Hammsted, and Valkenburg). Mauvaise idée : la *Flak* légère réserve aux assaillants une chaude réception. Trois Boston sont abattus et les autres rentrent gravement endommagés pour des résultats sommes limités. Ce jour, l'USAAF perd deux équipages en mission au-dessus de la forteresse Europe. Ils seront les premiers d'une très longue série. Le 15th BS réalise encore quelques sorties avant de restituer en août ses Boston prêtés à leur légitime propriétaire. Le 17 août, les B-17 du 97th BG effectuent la mission qui porte le N°1 sur le grand registre ouvert par la 8th AAF, chargée de porter depuis l'Angleterre le feu du ciel sur le territoire du Reich et l'Europe occupée. Un temps en sommeil, ce grand précurseur qu'a été le 15th est transféré en Afrique du Nord en novembre, où il sera rapidement désactivé les équipages intégrant le 47th BG (L). Dans les faits, cela va se traduire au niveau de la 8th AAF par une longue éclipse du bombardier moyen. Entre le mois d'août 1942 et mai 1943, plus aucune mission ne leur sera en effet dévolue.

Encore sujet à des controverses après sa prestation en Afrique du Nord (soutenu par Doolittle et accablé par Spaatz), l'USAAF tranchera finalement en faveur du B-26 en réservant le « faiseur de veuves » au front le plus risqué et sans doute le plus décisif de la guerre. Le Mitchell se contentant des zones d'intensité de feu plus réduites, où le rayon d'action la et facilité d'entretien priment sur toute autre considération. Ce pari, risqué, sur l'endurance du « B Dash Crash » va se révéler payant.

Tout a cependant mal commencé, sans doute à cause de leçons erronées tirées d'engagements précédents. Les attaques à basse altitude pratiquée dans les îles Salomon ou l'archipel aléoute ne peuvent s'envisager autrement que confrontées à des défenses relativement faibles et/ou dispersées. Devant faire face en Europe à des pointeurs aguerris servant des pièces de tout calibre au sein d'énormes concentrations de *Flak*, le Marauder relativement (et de plus en plus) lent ne fait clairement pas le poids. D'ailleurs il n'a pas été conçu pour ce genre d'exercice. Officiellement, il est demeuré « B » et non un « A ». Ce caractère le destine à intervenir dans le cadre d'une utilisation normale en formations compactes, évoluant à une altitude moyenne de 3 500 mètres et non en petits paquets volant à « l'altitude zéro » : 30 mètres ou 100 pieds. C'est ce que met en évidence l'engagement africain du B-26 dont, visiblement, en ce printemps 1943, les échos ont du mal à parvenir en Angleterre. C'est ainsi qu'en décembre 1942, arrivant dans le Suffolk en « short » (doté de B-26 B-1 et B-2 séries connues comme « short wings » and « short tail »), l'échelon précurseur du 322nd BG commence aussitôt, malgré les rigueurs du climat, à s'entraîner au vol à basse altitude. Rapidement, le spectacle des bolides verts et gris du 450th BS surgissant sans prévenir à hauteur de clocher devient commun pour les sujets du roi George résidant en East Anglia. Le printemps amène le 452nd BS équipé de B-4. Ceux-ci ont profité de toutes les améliorations introduites depuis un an en matière de blindage et d'armement. Ils disposent en particulier du fameux sextet axial de calibre 50 avec lequel la 8th AAF n'entend plus guère désormais jouer la symphonie pastorale du côté d'Ipswich. Ce caractère « strafer » est encore affirmé avec la dépose des viseurs de bombardement D-8 remplacés par des N-6 installés dans le poste de pilotage. Désormais le pilote tire et bombarde tout à la fois.

▲ Les 2 photos : L'équipage du Captain Charles Kegelman (au centre), des pionniers du 15th BS qui ont réalisé à la fin du printemps 1942 aux commandes de Boston britanniques du No. 226 *Squadron* les premières missions de bombardement de l'USAAF au-dessus de l'Europe du nord.

Sauf mention contraire, toutes photos US Nara, USAAF et collection de l'auteur.

Négligeant les rapports en provenance du MTO, c'est donc bien à des missions de pénétration à basse altitude que vont être employés les nouveaux « Gunners » de Bury Saint Edmund, ville proche du terrain de Rougham, à partir duquel opère le B-26.

Les Américains voient grand puisqu'ils envisagent qu'à terme pas moins de 15 *Groups* intégrés au sein du 3rd *Bomb Wing* devront être employés à ce type d'action. Or, il y a loin de la coupe aux lèvres. La suite des évènements se chargera de le démontrer tragiquement. L'objectif choisi pour la mission inaugurale est la centrale électrique Velsen d'Ijmuiden en Hollande. Il s'agit d'une cible difficile à atteindre, car puissamment défendue. La RAF l'a éprouvé à ses dépens. Le 3 mai, le No. 487 *Squadron* de la RNZAF a été décimé en l'attaquant, perdant onze de ses Lockheed Ventura sans causer en retour le moindre dommage aux installations. Il y a donc sans doute une dose de bravade dans cette attitude qui consiste désigner des novices pour accomplir une mission que des équipages alliés expérimentés n'ont pas été à même de conduire à terme. Le premier raid regroupant douze appareils est conduit le 14 mai par le Lieutenant Colonel Robert « Moose » Stillman, nouvel officier commandant le 322nd. Si quatorze bombes atterrissent bien dans la zone de la cible, celle-ci n'est pas directement touchée. Un B-26 s'écrase au retour après que son équipage, pilote excepté, l'ai évacué en parachute. Les autres reviennent troués comme des passoires avec des aviateurs secoués par l'accueil qui leur a été réservé.

◤ Un B-26 C-45-MO, S/N 42-107582 du 455th BS (323rd BG) photographié durant l'automne 1945. L'appareil se distingue par son sourire carnassier.

▲ Formation de Douglas A-26 B appartenant au 386th BG photographié le 20 avril 1944 en route vers son objectif en Allemagne.

Le Colonel Stillman est abasourdi quand il reçoit deux jours plus tard l'ordre de rééditer l'opération suivant le même modus operandi. Le 17 au matin, onze Marauder s'élancent l'un après l'autre sur la piste de Rougham. Ils se forment en deux colonnes et mettent le cap sur le continent. Quelques minutes plus tard, l'un d'entre eux fait demi-tour à la suite d'ennuis mécaniques. Ce sera le seul à rentrer à la base. Deux jours plus tard, la Royal Navy récupère au milieu de la mer du Nord deux aviateurs frigorifiés dérivant sur un canot de sauvetage. Ils sont les seuls rescapés du massacre. Une fois remis, ils relateront les minutes de l'hécatombe. Comme on pouvait s'y attendre, la réaction de la DCA a été terrible. L'avion-leader a été abattu le premier. Il a heurté le sol à grande vitesse et s'est disloqué. Deux bombardiers gênés par les tirs ennemis se sont ensuite percutés entraînant dans leur chute un troisième appareil. Trois autres sont victimes des *Flakvierling*, et les deux derniers succombent au-dessus de la mer sous les coups des 26 Fw 190 de la JG 1 rameutés sur les lieux du combat.

On apprendra un peu plus tard que tous les équipages perdus n'ont pas péri lors de cette désastreuse mission. Il y a en réalité 26 survivants (y compris les deux naufragés) dont plusieurs blessés sérieusement atteints.

Le Lieutenant Colonel Stillman lui-même s'en est sorti de façon quasi miraculeuse. C'est ce qu'il a raconté aux journalistes venus l'interroger à son retour de captivité : « Nous avons abordé la côte ennemie à une vitesse de 340 km/h. Malgré la brume, je pouvais distinguer de nombreux petits flashes : j'ai pensé sur le moment qu'il devait s'agir de signaux lumineux destinés à la navigation côtière. Ce qui me préoccupait davantage c'était de ne pas louper mon point d'entrée et la voie de chemin de fer devant me conduire jusqu'à la cible. C'est en voyant des gerbes d'eau se soulever devant le nez de mon avion que j'ai soudain réalisé qu'en fait de petites lumières, les autres tiraient sur nous avec de vrais gros obus ! J'ai battu des ailes très précautionneusement pour avertir la formation du danger et j'ai poussé la pression d'admission jusqu'à 2 400 t/mn. L'avion a accéléré. Quelques secondes plus tard, nous survolions à moins de 10 mètres une plage située à sept ou huit kilomètres au nord-ouest de La Haye. Un rapide coup d'œil au badin m'a permis mémoriser notre vitesse, 380 km/h ! À cette hauteur et à cette allure, on fonce tout droit, car il n'existe aucune possibilité de manœuvre évasive. En bas, devant et sur les flancs de la formation, j'ai assisté à un véritable déchaînement d'armes automatiques dont les tirs semblaient émerger directement du sable des dunes. Certaines m'avaient pris pour cible. Des traceuses convergeaient vers moi de trois endroits différents. En jouant sur le palonnier et à coup de

◢ Nettoyage avant remise en place de la partie vitrée de la tourelle supérieure du B-26 « Buffalo Gal » appartenant au 323rd BG.

◀ Des B-26 du 322nd BG en route pour bombarder l'aérodrome de Schiphol (Amsterdam) durant l'automne de 1943. Cette période correspond aux transferts des B-26 de la 8th AAF à la 9thh AAF à vocation tactique. L'appareil au premier plan (un B-25) sera rapatrié aux USA après avoir accompli 100 missions pour servir de support à une collecte de bons de guerre.

◣ Le B-26 C-5-MO, S/N 41-35247 « Carefree Carolyn » du 386th BG assigné au 352nd BS photographié au printemps 1944 au-dessus de la France.

calibre 50, je suis parvenu à détruire deux de ces nids de guêpes. Je me préparais à traiter le troisième, dans mes 11 heures. J'ai ouvert le feu et soudain tout est devenu noir! J'ai repris conscience une seconde plus tard. Rien ne fonctionnait. Une aile s'est détachée et nous avons percuté le sol !
Je me suis réveillé dans une ambulance où un infirmier allemand m'a gratifié d'un rictus édenté que j'ai pris pour un sourire. »
Quelques semaines plus tard le Lieutenant Colonel William Purinton, abattu quelques minutes après Stillman, manquera de s'évanouir en le découvrant vivant au Stalag Luft III. Purinton avait en effet déclaré à la croix rouge à propos du sort de son chef de groupe: « Il n'y a aucun survivant quand un avion touche le sol à 400 km/h, fait deux tonneaux et se disloque. » En fait, outre Stillmann, deux membres de son équipage seront retrouvés vivants au milieu des débris du B-26 !
En tout état de cause, ce raid au cours duquel aucune bombe ne touche sa cible prive le 322nd non seulement de son chef mais également de son officier opérations et de ses deux *Squadron Leaders*. Décapité, le groupe est retiré des premières lignes pour être envoyé au repos dans le sud de l'Angleterre, au sein du 8th *Air Support Command* (ASC).
À la tête du 3rd *Bomb Wing*, auquel doit s'agglomérer l'ensemble des groupes « Medium » de la 8th AAF, le Major General Brady n'aura de cesse que de rétablir la situation. S'agissant du 322nd, confié au Colonel Glenn Carlyle Nye, cela passe par des périodes de détente entrecoupées de phases d'entraînement intenses. Il s'agit pour les équipages de maîtriser le vol à moyenne altitude dans des formations compactes inspirées de celles employées par les bombardiers lourds et comprenant parfois jusqu'à 36 appareils. Équipés de série avec les viseurs Norden M les nouveaux « Big Wings » B-10 et C qui remplacent les anciens modèles se prêtent parfaitement à cette transition. C'est que la leçon d'Ijmuiden a porté. À l'instar du MTO et de la RAF, les B-26 basés en Grande-Bretagne adoptent ce nouveau profil de mission dans lequel ils vont exceller. On notera que seul le 322nd conserve au moins pour un temps une capacité d'intervention à basse altitude, utile dans le cadre d'actions tournées vers la navigation ennemie.
Brady négocie aussi avec les Britanniques la mise en place de puissantes escortes de Spitfire, qui accompagneront désormais systématiquement ses Marauder à chaque sortie importante au-dessus de l'Europe occupée. À la mi-juillet, renforcé par les 323rd, 386th et 387th *Bomb Groups*, le 3rd BW dispose sur ses bases du comté d'Essex d'une force de frappe constituée de 300 bimoteurs prêt à entrer en action et à inscrire leur marque dans l'histoire. Trois mois plus tard, c'est chose faite. Sans doute, soulagé le General Arnold peut enfin affirmer que « le Marauder a trouvé sa place au soleil. »
Entre temps le Brigadier General Brady a été remplacé par le Colonel puis Brigadier General Samuel Anderson. Quand il prend la tête du 3rd *Bomb Wing*, Anderson a une idée très précise des possibilités et des limitations de son cheval de bataille. Pendant toute une année, Anderson incarnera au sein des 8th AAF puis 9th AAF l'âme du bombardement moyen, affichant un soutien indéfectible au Marauder.
Le 16 juillet 1943, après deux mois de pose, les B-26 repartent à l'offensive. Le 323rd BG envoie 18 de ses appareils bombarder la gare de triage d'Abbeville. Dix sont touchés par des tirs de DCA, mais tous rentrent à Earls Colne, où ils sont basés. Pendant les douze semaines qui vont suivre des formations regroupant parfois plus de cent B-26 conduisent une quarantaine de raids importants sur des objectifs militaires, principalement des installations ferroviaires, des ports et des aérodromes situés entre la pointe du Cotentin et le Zuiderzee.

▲ De retour de Schiphol, ces B-26 quittent la côte belge. Un des appareils a été endommagé et tente visiblement de rester au contact.

Toujours massivement escortés, les Marauder enregistrent des pertes relativement légères (une machine perdue toutes les 38 sorties) soit un taux de survie deux fois supérieur à celui enregistré par les B-17 de la « Mighty Eight ».
Depuis son poste de bombardier à l'avant, le 1st lieutenant Ralph McConnel a assisté en direct et aux premières loges à ces missions : « 27 juillet 1943, pour la première fois j'ai vu la côte française ! 4 août : Je rentre d'une mission comme on peut en rêver. L'escorte, de Spitfire qui nous a été fournie à fait un travail remarquable et nous avons pu ainsi nous concentrer sur le bombardement des quais de Rouen. Nous avons atteint la cible et mes bombes ont écrasé deux bateaux en cale sèche. 9 août : L'objectif du jour était Saint-Omer où la Flak nous a réservé une très chaude réception nous obligeant à de violentes manœuvres évasives. Les boches se battent ici pied à pied. Plusieurs de nos avions ont été atteints. 12 août : Nous avons frappé l'aérodrome de Poix repère des « Abbeville Boys » qui ne se sont pas manifestés. En revanche la Flak a été terrible et notre *Sweet-Heart II* a récolté plusieurs impacts. Les pointeurs de ces canons automatiques sont vachement bons… il faut dire qu'on fait tout pour les maintenir en forme ! 16 août : cette fois ce sont les pistes du terrain de Lille qui sont visées. La Flak lourde se manifeste violemment. Nous ne nous attardons guère dans le secteur. 19 août : Une mission bien décevante aujourd'hui. Nous avons été malmenés au-dessus de Boulogne par la défense antiaérienne sans pouvoir bombarder car le secteur était couvert de nuages. Le seul élément positif c'est que nous avons eu un Fw 190 ! »
Des B-26 tombent aussi parfois. C'est ce que note Pierre Clostermann qui volant à cette époque au sein du No. 341 *Squadron* « Alsace » s'est illustré avec ses camarades lors de missions d'escorte conduites au profit du 3rd *Bomb Wing* : « 23 août : de retour sur Poix attaquée par 34 Marauder. Pas de chasseurs allemands mais quelle Flak ! Un B-26 touché de plein fouet à notre gauche est transformé en une cascade de feu qui dégouline doucement du ciel. Pas de parachutes… »
McConnel ajoute: « Ce qui nous gêne le plus ici c'est la météo. En dehors de ça, les missions se ressemblent. Avant le vol, nous étudions des cartes et des modélisations de l'objectif. On s'équipe ensuite en bourrant nos poches de chewing-gums et de barres chocolatées. On effectue le « pré-vol », puis on grimpe dans nos avions et on attend l'ordre de décollage. Quand celui-ci arrive, le pilote pousse la manette des gaz. Nous décollons et nous nous rassemblons sur fond de ciel incertain que les cumulus disputent aux traînées de condensation. Puis, c'est le survol de la Manche. Nous effectuons les essais d'armement. Le navigateur peaufine sa route et tout à coup c'est un grand écroulement sourd marquant l'explosion des premiers obus tirés par la *Flak* lourde. L'avion est secoué. De là où je suis, je peux voir les flashes indiquant le départ des coups dont je guette anxieusement l'éruption qui se manifeste presque toujours (…) sous la forme d'un champignon noir. Malgré la température voisine de zéro, j'ai l'estomac qui se noue et je transpire abondamment. Enfin on s'engage sur le Bomb Run. Plus le temps de penser, je largue les bombes et c'est le retour à la maison, ventre à terre. On atterrit. Si on a eu de la chance on ignore l'ambulance et on se dirige directement vers la salle des équipages pour boire une tasse de café et faire son rapport. Nous n'attendons pas de félicitations ni d'effusions. Ce que nous attendons en revanche avec impatience ce sont les photos du raid qui seules décideront si nous devrons y retourner ou pas ! »

IX

Avec la reconstitution mi-octobre 1943 en Grande-Bretagne d'une 9th AAF à vocation tactique, les B-26 quittent définitivement l'univers stratégique de la 8th AAF sans pour autant changer de mission. Le 3rd BW devient ainsi en novembre le 98th *Combat Bomb Wing* (medium). Il constitue à ce titre la principale composante du 9th *Bomber Command* qui deviendra la 9th *Bombardement Division* en août 1944, puis enfin la 9th *Air Division* en mai 1945.
Le 98th CBW (M) est confié au Colonel Karl Storrie en remplacement du Major General Samuel Anderson qui est placé à la tête du 9th *Bomber Command*. Si l'évolution technologique entraîne une évolution continue des modèles en service, le nombre d'unités en ligne, quatre, n'évoluera plus jusqu'au printemps. À ce moment, les vétérans présents pour certains depuis un an sur ce front auront accumulé une formidable expérience, dont ils feront profiter les nouveaux venus soit en tant qu'instructeurs aux USA soit par transfusions limitées d'effectifs sur le théâtre des opérations. Un 99th CBW activé dès l'automne 1943 sera alors mis place, permettant en outre de créer une véritable mixité entre « old hares » et « new sprogs » au moins dans le cadre de structures de commandement communes (d'un côté le 98th CBW avec les vétérans des 322nd et 387th et les nouveaux des 394th et 397th BS, de l'autre le 99th CBW avec les 323rd et 386th expérimentés associés aux 344th et 391st débutants).
Le 18 octobre 1943, le 322nd *Bomb Group* effectue

◥ Dommages infligés au-dessus de la Hollande à ce Marauder du 486th BG (553rd BS).

▶ B-26 B Marauder en vol au-dessus de la France en 1944. L'appareil appartient au 449 BS, 322 BG.

la première sortie de bombardiers moyens réalisée sous l'égide de la 9th AAF en attaquant les terrains d'Évreux-Fauville et Saint-Omer. Quatre jours plus tard, visant cette fois Cambrai-Epinoy, un *flight* regroupant 6 Marauder séparés de la force principale se trouve assailli par une trentaine de Bf 109 (sans doute ceux des 10 et 12./JG 26 basés à Valenciennes). Malgré la disproportion des forces, les Américains se couvrent mutuellement avec une grande efficacité et parviennent à s'en sortir sans mal. Trois Messerschmitt probables sont même revendiqués.

Placée au cours de cet automne au sommet des priorités, la réduction de la menace aérienne ennemie a été comme on le voit le fait des chasseurs qui selon la formule connue « font la une des journaux » mais aussi et surtout celui des bombardiers moyens du General Anderson qui eux font l'Histoire !

Le 24 octobre, le 9th Bomber entreprend donc de lancer un nouveau coup de balai attaquant plusieurs bases aériennes ennemies. Sont visés Saint-André de l'Eure (déjà bombardé deux jours plus tôt), Beauvais et Montdidier. En tout, 200 B-26 sont engagés. La première nouveauté du jour concerne les forces d'escorte constituée non plus de Spitfire de la RAF, mais de P-38 et de P-47 américains, tandis que la seconde réside dans la réaction inhabituellement massive d'une Luftwaffe, sans doute fatiguée de voir ses pistes labourées et ses hangars aplatis. Le raid visant Saint-André est violemment pris à partie. Les rapports du 8th *Fighter Command* feront état de la présence sur la zone de 150 intercepteurs qui se heurtent à un nombre à peu près équivalent de Lightning et de Thunderbolt. Cette explication entre chasseurs permet aux bombardiers d'opérer à leur guise une fois de plus et de rentrer tous sains et saufs en Angleterre. Le raid essuie malgré tout quelques tirs de DCA en repassant au-dessus de Fécamp, mais c'est la météo seule qui oblige le 386th BG à se dérouter. La visibilité étant tombé sur son propre terrain à moins de 200 mètres, une partie des appareils ira atterrir à Honington, le reste Knettishall, « home » des B-17 du 388th BG. Un peu plus tard dans la journée, séparés de leur escorte, 36 B-26 chargés d'attaquer Montdidier sont engagés par un nombre équivalent de Bf 109 qui les harcèlent pendant plus d'une demi-heure en prononçant plus de cinquante attaques sur la formation américaine, qui tient bon et ne perd pas un seul des siens !

Même si cette journée n'apporte guère de modifications aux statistiques des victoires comptabilisées de part et d'autre, elle n'en établit pas moins une perte totale de supériorité aérienne par des chasseurs incapables de s'imposer même localement et même contre des bombardiers opérants seuls. Les adversaires des Marauder à savoir le II./JG 26 et le II./JG 3 ne sont pourtant pas les plus malhabiles, mais ne pouvant s'opposer désormais au saccage de leurs propres terrains, ils ont là une vision assez nette de ce qui les attend dans les mois à venir.

Les Alliés maîtres du ciel jusqu'à 400 kilomètres de leurs bases ne cesseront plus dès lors de repousser cette frontière toujours plus à l'Est.

Pour bien confirmer cet état de fait, les Marauder écrasent le 3 novembre les pistes de Schiphol et les usines Fokker adjacentes sans subir la moindre perte. L'Allemagne n'a alors plus guère d'autre choix que de s'atteler au développement d'armes de représailles, en s'accrochant à l'espoir que leur mise en service pourra modifier le cours des évènements. Au premier rang de ces engins, figure la bombe volante V-1. À la fin de 1943, celle-ci n'a encore connu aucune utilisation opérationnelle, même si le Fieseler Fi-103 a été identifié par les services de renseignement alliés. Ceux-ci ont également noté la mise en chantier de divers sites de lancement dans le nord de la France. La suprématie aérienne acquise de haute lutte au-dessus de cette région pendant les mois écoulés va donc maintenant s'exercer aux dépens de ces robots. Dans ces conditions, le B-26 est une nouvelle fois appelé à jouer les premiers rôles. On ne reviendra pas sur les vicissitudes de l'opération « Crossbow » ni en détail sur l'attaque de chaque site « Noball ». Il n'est cependant pas inutile de rappeler que ce sont 150 B-26 qui frappent les premiers le 5 novembre 1943 le chantier pharaonique de Mimoyecques, dont on apprendra plus tard qu'il devait servir de base non pas aux V-1 mais au « super canon » V-3.

À compter de décembre 1943 et pendant tout le premier semestre de 1944, les 98th et 99th CBW réalisent donc des centaines de sorties (8 597 très exactement) et détruisent totalement au moins 26 « Noball » sur les 96 répertoriés. Ils perdent en contrepartie 30 Marauder victimes de défenses toujours plus acérées. Leur sacrifice comme celui des équipages des B-17, B-24 et Mosquito de la RAF, s'ajoutant à divers problèmes de mise au point côté allemand, permettent de retarder l'offensive des « Buzz Bombs » jusqu'au 13 juin 1944 : trop tard pour interférer sur la réussite des opérations du débarquement et surtout trop tard pour être vraiment efficace compte tenu du renforcement des défenses conçues pour y parer.

Assez paradoxalement, jamais arme secrète n'aura été si parfaitement connue de l'ennemi ni son utilisation anticipée avec autant de préavis. Dès janvier 1944, les projets de fusées du Reich s'exposent en principe sinon en détails dans de célèbres périodiques américains. La censure elle-même laisse les équipages libres d'évoquer leurs missions d'éradication avec les correspondants de guerre. C'est ainsi que le 1st Lieutenant Robert Penner déclare plusieurs semaines avant le débarquement : « La plupart d'entre nous considérions que ces histoires de bombes volantes tirées depuis la France et qui

viendraient s'écraser sur Londres, c'était de la foutaise. Mais quand notre Colonel nous a dit que la précision de ces armes pourrait être d'environ 45 kilomètres autour de la cible visée, on a arrêté de rire, parce ce que si ces choses venaient un jour attaquer Londres, avec des telles caractéristiques, on aurait toutes les chances d'en prendre quelques-unes sur le coin de la gueule ! »

Le mot de la fin appartient à l'Air Chief Marshall Trafford Leigh-Mallory en charge de L'AEAF (*Allied Expeditionary Air Force*). Dans une lettre adressée le 10 mai 1944 au Major General Samuel Anderson, il écrit : « Il apparaît à la lecture des rapports en notre possession que de toutes les forces engagées dans les missions visant des objectifs spéciaux en France, ce sont les bombardiers moyens de la 9th AAF qui se sont montrés les plus efficaces dans la réduction de sites en général très bien défendus. »

Sans doute ici Leigh-Mallory fait preuve de plus de diplomatie que d'objectivité. Si les bombardiers d'Anderson ont jeté plus de bombes, les Mosquito ont été beaucoup plus précis et les « Heavies » de la 8th AAF ont finalement détruit plus de « Noball ». Mais là n'est pas l'essentiel. En effet la missive se terminant de la façon suivante annonce l'ouverture d'une nouvelle phase dans l'utilisation du Marauder en Europe : « J'ai sous les yeux les résultats des frappes que vous avez également opérés contre les batteries de défense côtières et je suis impressionné par la précision dont vos équipages ont fait preuve. »

Si au printemps 1944, les B-26 s'en prennent de nouveau massivement aux aérodromes, ils ne dédaignent plus les défenses du Mur de l'Atlantique et vont bientôt s'atteler au saccage des voies de communications situées entre la Seine et l'Escaut. La préparation de l'opération « Overlord » entre dès ce moment dans une phase active.

Toutefois, le Marauder n'est plus le seul bombardier bimoteur constituant l'ordre de bataille de la 9th AAF. Des Havoc y sont de nouveau présents, certes en petit nombre. Trois groupes dotés de ce matériel ont en effet rejoint la Grande-Bretagne à la fin de l'hiver et vont être successivement déclarés opérationnels au début du printemps. Il s'agit par ordre d'entrée en action du 416th BG (L) qui effectue sa première sortie opérationnelle le 3 mars 1944, du 409th BG qui fait de même le 13 avril et enfin du 410th BG qui interviendra dans la bataille à compter du 1er mai. Ensemble, ils forment le 97th CBW aux ordres du Brigadier General Edward Backus. Ils sont dotés en proportion à peu près égales de modèle G « Solid Nose », dont l'armement axial est composé de six mitrailleuses M-2 de 12,7 mm, et de modèles « leader » à nez vitré armé seulement de deux M-2 tirants vers l'avant. Les deux disposent d'une tourelle mobile de défense positionnée à l'arrière du fuselage équipée de deux armes supplémentaires du même calibre. Bien que toujours répertoriés dans la catégorie A pour « Attack », ces appareils interviendront en réalité comme des bombardiers moyens, c'est- à- dire de jour, en groupe compact escorté le plus souvent par des P-47 et contre des cibles puissamment défendues. Il s'agit principalement au printemps 1944 des sites « Noball », des aérodromes et parfois d'une gare.

◀ Des A-20 J du 410th BG photographiés durant l'été 1944 s'éloignant de leur cible. On remarque les lance-bombes disposés sous leurs ailes.

◣ Des A-20 J du 410th BG en mission de guerre. Le largage semble avoir être effectué au-dessus de la couche nuageuse.

▼ L'équipage soucieux ou fatigué du B-26 « May-B-? » affecté au 391st BG photographié en avril 1944

Le A-20 est un appareil rustique néanmoins les pertes sont élevées et pas seulement du fait de l'ennemi. Nombre d'entre elles ont des causes accidentelles. Il faut bien sur ce point mettre fin à une légende. Le A-20 a connu bien plus d'accidents à l'entraînement aux États-Unis et plus tard outre-mer que le B-26 (131 pour 100 000 heures de vol contre 55) pourtant ce dernier a volontiers été gratifié du surnom de « Putain de Baltimore » en raison de son pilotage exigeant et de l'inexpérience de ceux à qui il a été confié en 1942 ! Au combat, le Havoc tenait malgré tout sa place comme le rapporte le journal de marche du 416th BG (L) en date du 19 mars 1944 : « Trente-trois de nos appareils emmenés par le Major Towles ont été chargés d'attaquer un site « Noball » situé à Wisques dans le pas de Calais. Des B-17 et des B-26 opéraient déjà dans le secteur. Ce voisinage encombrant nous a contraints à effectuer trois approches sur la cible avec pour résultat 100 % de dommages. En d'autres termes, tous les appareils engagés ont été touchés à des degrés divers par la Flak. Le 1st Lieutenant Vernon Powell, bombardier leader, a été assommé par un éclat d'obus qui a heurté son casque lourd, dont le port lui a probablement sauvé la vie. Le 1st Lieutenant Horace Pair a dû poser en catastrophe son appareil gravement endommagé dès le passage de la côte anglaise. Les deux mitrailleurs (il s'agit d'un A-20 H) ont pu abandonner l'épave en feu non sans avoir au préalable aidé le pilote qui s'était fracturé la cheville à sortir lui aussi de ce piège mortel. Ils ont été ensuite recueillis et réconfortés par des fermiers accourus sur les lieux puis conduits à Hasting, ville distante de quelques kilomètres. »

▲ Belle photo en surplomb d'un A-20 G appartenant au 669th BS (416th BG) en vol au-dessus de l'Europe occupée durant l'été 1944. On remarque la tourelle mobile Martin renforçant nettement la défense du secteur arrière.

◥ Un A-20 G victime de la Flak lors d'une mission au-dessus de la France réalisée le 12 mai 1944. Deux membres d'équipage pourront néanmoins se parachuter.

▶ Saisi par l'objectif du photographe en septembre 1944, ce A-20G du 410th BG se prépare à gagner une base avancée en France alors que le B-17 de la 8th AAF (381st BG) demeure bien entendu en Angleterre.

« Overlord »

En mai 1944, le 9th *Bomber Command* atteint sa pleine maturité. Avec plus de 600 exemplaires en service, le B-26 apparaît comme étant la cheville ouvrière de ce commandement dont il constitue le bombardier standard. On notera, en outre, que le modèle a atteint son pic de développement au sein de l'USAAF en janvier 1944, avec 1 991 machines en service simultanément. Cette profusion permet au General Anderson d'envisager des opérations de grande envergure regroupant plusieurs centaines d'appareils. Ceux-ci pourront opérer guidés par des éclaireurs. Disséminés au sein de chaque groupe, ils disposent du système de radio navigation et d'aide au bombardement OBOE (Aubois). Il s'agit de l'adaptation britannique du X-Gerät utilisé par la Luftwaffe. Le OBOE dans des versions évoluées est resté en service dans la Royal Air Force jusqu'en… 1993 permettant de s'affranchir de tout repère visuel et de se frayer ainsi un chemin jusqu'à la cible désignée de jour comme de nuit et même mauvais temps. Les spécialistes du OBOE d'abord dispersés sont bientôt regroupés au sein d'un 1st *Pathfinder Squadron (Provisionnal)* autonome. Activé le 16 mars 1944, celui-ci regroupe les meilleurs équipages du 9th *Bomber Command*. Le *Squadron* qui aligne 11 appareils pour un effectif de 345 hommes va fournir des « leaders » aux formations engagées dans des conditions de visibilité réduites. Dans un même temps, la 9th AAF reçoit les derniers avatars de la lignée engendrée par le model 179. Il s'agit des B-26 F et G unanimement considérés comme des

« veaux » par les équipages habitués aux versions antérieures. Ceux-ci passent en effet d'un appareil nerveux volant « nez bas » à un autre, qui a toujours le « nez en l'air », et dont les performances en termes de vitesse et de maniabilité rappellent tristement celles du vieux B-18 Bolo. Ce caractère explique l'attitude des « anciens » qui feront durer autant que possible et parfois même au-delà du raisonnable les vieux B et C.

Alors que la saison s'avance les priorités évoluent. Les terrains d'aviation et les « Noballs » continuent d'être visités mais seulement de façons ponctuelles pour éviter leur remise en état. Les cibles ferroviaires sont désormais privilégiées puis viennent par ordre d'importance les ponts, les routes et les défenses côtières.

Sans surprise, ce sont donc des gares de triage situées dans le Nord de la France et en Belgique qui sont frappées dès le 1er mai. Les installations de Louvain souffrent particulièrement du passage des Marauder. Le lendemain c'est au tour de Valenciennes, Busigny et Blanc-Misseron d'être visées par les « Medium ».

Le 7, les B-26 s'attaquent aux ateliers SNCF de Charleville-Mézières, dans la profondeur du territoire ennemi. En vue de la citée ardennaise, ils sont pris à partie par la chasse ennemie. Un bombardier abattu est porté au crédit de la 2./JG 2 qui revendique également deux P-38 de l'escorte. Le dépôt de Mohon est complètement rasé mais plusieurs dizaines de victimes civiles sont à déplorer du fait de bombes tombées en périphérie de l'objectif.

Le lendemain outre des fortifications du l'*Atlantik Wall* et les pistes d'Évreux Fauville, deux ponts sur le cours de la Meuse et de la Seine sont attaqués.

Le rythme est maintenu les jours suivants, malgré une météo souvent capricieuse. Le 24, une belle éclaircie permet aux Marauder de visiter en une seule journée cinq aérodromes, plusieurs batteries côtières et le port de Dieppe. Les derniers jours du mois sont l'occasion d'accentuer la pression sur l'ennemi en multipliant les destructions de ponts routiers et de voies de chemin de fer. Sur les treize ouvrages d'art visés au cours du mois de mai par les 98 et 99th CBW, douze sont touchés et mis au moins provisoirement hors service. La plupart d'entre eux se situant autour de Paris (Maison Lafitte, Conflans, Mantes, etc.) c'est le trafic dans la France entière conçu pour rayonner depuis la capitale qui se trouve ainsi paralysé. Plus de 4 000 tonnes de bombes ont été utilisées pour atteindre ce résultat. Satisfaisant d'un point de vue militaire, celui-ci l'est moins du point de vue des dommages « collatéraux » enregistrés qui, pour n'être pas toujours évitables, apparaissent dans certains cas très élevés (180 morts à Sartrouville le 28 et 210 tués et disparus à Mantes deux jours plus tard).

Pendant la même période, 12 aérodromes parmi lesquels Chartres, Évreux Fauville, Beaumont-le-Roger sont également attaqués et mis hors service.

▲ Deux B-26 du 495th BS appartenant au 344th BG dont le triangle blanc peint sur la dérive constitue l'emblème. L'appareil au premier plan arbore un étrange camouflage sans doute du « fait maison » rappelant un peu certains schémas originaux de l'armée de l'air en 1940.

À la question d'un *Squadron Leader* de la RAF qui, chargé d'évaluer le résultat des bombardements s'interroge sur le fait de savoir pourquoi les bombes des Marauder tombent systématiquement sur le pourtour des bases et non sur les pistes elles-mêmes, un officier de liaisons de la 9th AAF aurait répondu avec beaucoup d'à-propos – et une certaine dose de cynisme – que même criblée une piste était réparée en 24 heures mais qu'il fallait beaucoup plus de temps pour soigner un terrassier, entraîner un pilote ou former un pointeur de DCA.

De fait ces dernières attaques entreprises avant le débarquement mettent à bas huit grands hangars ainsi que de nombreux baraquements et ateliers de réparation aussi nécessaires que les pistes à la mise en œuvre d'une flotte aérienne. Ce dernier effort contraint dans un premier temps la Luftwaffe à se replier pour refaire ses forces à l'arrière, ne laissant au matin du 6 juin 1944, en face de 14 000 appareils alliés, pas grand-chose de plus que « Pips » Priller et Heinz Wodarczyk (la Luftwaffe réalise un peu plus de 300 sorties lors de ce jour réputé le plus long). Par la suite, privée de ces principales plateformes qui ont été ravagées depuis plus d'un an par la 9th AAF, l'aviation allemande devra s'égailler sur des terrains de desserrement. Ceux-ci se révèlent souvent être de simples prairies non aménagées. Soumise à pression constante des chasseurs bombardiers ennemis, son rendement opérationnel ne sera dans ces conditions que très limité.

La destruction ou la mise hors de combat de nombreux emplacement de défense est également à mettre à l'actif du 9th *Bomber Command* qui perd à l'ennemi au cours du mois de mai 42 appareils (B-26 et A-20 confondus) tous victimes de la Flak.

Le 1er juin un front perturbé contrarie le déploiement prévu et seuls quelques bombardiers moyens peuvent s'en prendre à des positions d'artillerie, principalement en baie de Somme.

Le jour suivant ce sont en revanche 550 tonnes de bombes qui sont larguées par les équipages du 9th *Bomber Command*. Certains groupes rencontrent une farouche réaction de la DCA tandis que d'autres opèrent sans la moindre opposition. Comme la veille, ces missions s'effectuent sous haute protection. Cependant les Thunderbolt mobilisés à cette fin n'ont pas à intervenir, la chasse allemande demeurant notoirement absente du ciel.

Dès le 3, la chasse aux ponts dont certains ont été remis en état reprend de plus belle. C'est ainsi qu'en fin d'après-midi sont frappés ceux de Rangiport (Gargenville) tandis que, par principe de précaution, l'aérodrome de Chartres subit également une piqûre de rappel.

Le lendemain, le 98th CBW met à bas le viaduc de Courcelles-sur-Seine. Le 5 juin, enfin, ce sont de nouveau les Blockhaus du mur de l'Atlantique qui sont visés non sans que les P-47 aient au préalable réduit au silence les positions de la Flak, ce qui de l'aveu des pilotes de bombardier leur simplifie notoirement la vie.

Ce soir-là quelqu'un peint une petite bombe rouge à la suite des 99 autres ornant l'avant du B-26 MA S/N 41-31173 « Flak Bait ». C'est un petit évènement pour le 449th BS qui va se trouver éclipsé quelques heures plus tard par un autre bien plus considérable.

À l'aube du 6 juin 1944 des formations compactes de B-26 volent vers le continent. Les premiers décollages ont eu lieu à 5h17 (heure anglaise). Les derniers de la journée ne se produiront guère avant 21h25.

Les missions du matin interviennent en soutien des opérations engagées à la Pointe du Hoc et à Utah Beach. Impliquant 390 Marauder, elles visent des nids de mitrailleuses et des batteries d'artillerie. Les largages devaient en principe s'effectuer d'une hauteur de 2 600 mètres mais dans la pratique la couverture nuageuse va ramener le plafond de bombardement aux alentours de 1 200 mètres. À cette altitude, les équipages ont la satisfaction de voir leurs « œufs » provoquer l'éclosion en cascade de dizaines de petits geysers. Ceux-ci correspondent à l'explosion d'autant de mines antipersonnel qui dès lors ne menaceront plus personne. 644 tonnes de bombes sont déversées lors de cette première phase. Trois appareils sont portés manquants pour un Fw 190 revendiqué. Aucune victoire ni aucune attaque allemande n'est répertoriée ce jour-là contre des B-26. il s'agit peut-être un tir fratricide contre un P-47 ou un Typhon souvent identifié a tort comme Focke-Wulf. Pendant ce temps, les A-20 s'appliquent à entraver les mouvements ennemis en s'en prenant à des objectifs routiers comme le souligne le journal de marche du 416th BG (L). « Dans la matinée, nous avons attaqué un carrefour routier situé près d'Argentan. 57 appareils ont participé à la mission, mais il semble que seule la troisième vague aux ordres du Lieutenant Osborde et de son bombardier le Lieutenant Forma ait réussi à la toucher sérieusement en y déversant 23 tonnes de bombes. Les deux autres vagues ont confondu l'objectif avec le triage d'Esconde (Écouché - NdT) où malgré tout un excellent travail a été réalisé, puisque les voies semblent y avoir été coupées, du matériel roulant détruit et une route voisine rendue inutilisable. Compte tenu de la présence de nuages bas et d'une mauvaise météo, nous avons été obligés d'effectuer les largages à une altitude relativement basse située entre 2 500 et 3 000 pieds. Par chance nous n'avons essuyé aucun tir de DCA ni rencontré de chasseurs adverses. »

Entre 13h30 et 18h30, les axes de progression situés aux abords de Carentan, Valognes et Argentan ainsi que d'Ouistreham et de Trouville (dans le secteur britannique) sont pilonnés par 225 appareils appartenant aux 98th et 99th CBW épaulés par une centaine de A-20. Un appareil de chaque sorte est perdu.

Un beau B-25 B-55-MA, S/N 42-96120, « Mama » du 597th BS (397th BG) porteur des bandes dites d'invasion caractéristiques (dans un premier temps) des opérations au-dessus de la Normandie. L'appareil est perdu en mission le 24 juin 1944 !

Le B-26B-35-MA Marauder, S/N 41-31984 « Good Buddies » du 554th BS (323rd BS), un vétéran aux 80 missions surpris sur une base avancée en France dans le courant de l'année 1944.

Quelques jours après le débarquement, les B-26 de la 9th AAF s'attaquent aux voies de communication ennemies dans l'arrière-pays de Caen.

En milieu d'après-midi et en soirée 56 B-26 accompagnent 76 A-20 qui s'en prennent à des triages et des installations ferroviaires situés en arrière de la nouvelle ligne de front. Amiens, Abancourt, Serqueux sont ainsi visités par les Havoc : « La Flak s'est très violemment manifestée lors de la mission conduite en milieu d'après-midi par 36 de nôtres contre le triage de Serqueux. Obligés encore une fois d'intervenir en dessous de notre plafond de sécurité, nous avons pris dans les dents tout ce que les Allemands ont pu nous opposer en matière de défense antiaérienne, un feu d'enfer. Les appareils des Majors Meng, Campbell et Clark chacun placé à la tête d'une formation d'attaque ont été touchés avant même d'avoir largué leurs bombes. Ils ont pu poursuivre la mission et atteindre l'objectif. Meng a ensuite réussi à ramener sur un seul moteur son avion au terrain. Campell a été obligé de se poser train rentré quelque part en France. Deux autres A-20 ont été descendus et seulement trois parachutes observés. » Journal de Marche du 416th BG (L).

En périphérie de Caen des ponts sur l'Orne sont encadrés par les Marauder mais pas abattus. Cette dernière attaque subie par la ville au cours de cette terrible journée entraîne de nouvelles pertes dans la population civile en occasionnant la mort d'une cinquantaine de personnes. Quatre bimoteurs ne rentrent pas de ces missions conduites au crépuscule.

Tout au long de la journée du 6 juin, les B-26 ont effectué 736 sorties (5 % du nombre total de celle de l'AEAF) mais seuls 611 appareils sont parvenus à bombarder une cible sur le continent pour des résultats souvent plus psychologiques que réellement militaires. Quatre B-26 du 394th BG ont été détruits à la suite de collisions en vol, tandis qu'un appareil 323rd BG et un autre 344th BG l'ont été directement du fait de tirs ennemis !

Les jours suivants se passent sur le même mode. Les missions d'interdiction auxquelles les A-20 participent désormais activement succèdent à celles ciblant précisément des points de résistance. La guerre du bocage a commencé et ces derniers sont nombreux. Petit à petit des pistes de secours sont aménagées autour de la tête de pont permettant aux bombardiers en difficulté de venir y atterrir sans risquer la traversée de la Manche. En juillet après que le 322nd BG suivi de tous les autres groupes du 9th *Bomber Command* ait été sommairement formé aux techniques du bombardement de nuit plusieurs missions au clair de lune sont lancées. La plus dramatique est sans conteste celle visant dans la nuit du 7 au 8 juillet 1944 le Château de Ribeaucourt dans la Somme, répertoriée sur la liste des « Noball ». Ayant réalisé le 14 mai précédent une mission en forme de revanche sur Ijmuiden sans subir de perte, le 322nd BG, qui croit sans doute avoir vaincu le signe indien, va éprouver cruellement qu'il n'en est rien. Les B-26 vont en effet tomber sur tout ce que les Allemands ont pu rameuter dans le secteur, soit rien de moins que les I./JG 301, 9./NJG 5, 4./NJG 4, 3./NJG 3 plus divers Stab. Les monomoteurs Bf 109 G-6 des Wilde Sau et les bimoteurs de la chasse de nuit descendent neuf Américains. Ils en endommagent gravement un dixième et plus légèrement onze autres. Leur action

▶ Les opérations de l'été 1944 sont coûteuses pour la 9th AAF, ici « Man O War IV », un B-26 B-55-MA du 555th BS, 386th BG de la 9th Air Force.

▼ Le « Lucky Belle » du 391st BG photographié sur sa base anglaise le 1er août 1944.

cause à l'USAAF la perte à l'ennemi de 78 membres d'équipages. Sans doute aidés par la pleine lune et le vol en formation rigide choisi par leurs adversaires les pilotes de la JG 301 qui se taillent la part du lion (8 victoires sur 17 revendiquées). La vénérable demeure constituant l'objectif du jour ne déplore de son côté rien d'autre que des vitres soufflées. Survenant après quelques succès initiaux, cette épreuve douche considérablement l'enthousiasme soulevé dans certains cercles par ce type d'opérations. Un OBOE, des pare-flammes et une bonne dose d'optimisme yankee ne suffisent pas à pour créer en quelques semaines et à temps partiel une arme que la RAF à patiemment mise au point après beaucoup de tâtonnements et de sacrifices.

Quelques sorties sont encore tentées par les 322nd et 323rd BG jusqu'au début du mois d'août. L'avance alliée et l'installation programmée des B-26 en France mettront heureusement pour les équipages un terme à ces expériences.

Pendant ce temps, les sorties diurnes ne faiblissent pas. Les *Jagdwaffe* prélèvent un tribut modéré mais la DCA en revanche continue d'être menaçante.

Les bombardements « Noball » alternent avec ceux des ponts. Dans le premier cas, il importe de stopper à la source l'offensive des V-1 (déclenchée le 13 juin celle-ci bat alors son plein) et de retarder autant que possible le déploiement des nouvelles fusées A-4 (V-2) dont le lancement ne requiert lui aucun emplacement fixe ! S'agissant des ponts, il s'agit d'empêcher l'acheminement des renforts ennemis puis, plus tard, de stopper leur repli. C'est à l'occasion d'un raid de cette nature, conduit le 9 août 1944, qu'est décernée une *Medal of Honor* au Captain Darrel Lindsey du 394th BG pour son comportement héroïque lors de l'attaque du pont de l'île-Adam. Lindsey malgré un appareil gravement endommagé par la Flak conduit en effet la formation qu'il commande jusqu'au-dessus d'une cible qu'il bombarde. Il maintient ensuite son appareil en ligne de vol assez longtemps pour permettre à son équipage de sauter en parachute. Peu après que le dernier homme a évacué l'avion en feu et le réservoir d'aile explose. Instantanément transformé en météore, le B-26 percute le sol sur le territoire de la commune de Saint-Prix (Val d'Oise). Lindsey est resté jusqu'au bout aux commandes. C'est donc son épouse qui recevra cette haute décoration, la seule attribuée (à titre posthume) pendant toute la Seconde Guerre mondiale pour un fait d'arme réalisée à bord d'un B-26. Le corps de Darrel Robin Lindsey n'a jamais été retrouvé bien que la zone dans laquelle il est tombé soit libérée à peine quelques jours plus tard.

Les alliés sont en effet enfin sortis du bourbier normand dans lequel ils ont pataugé pendant plus d'un mois et demi. Il serait trop simple de dire que Patton est venu, qu'il a vu et qu'il a vaincu, mais il y a pourtant de cela. Bien que subordonné au General Bradley au sein du 12th *Army Group* et de fait d'un rang inférieur à celui de Montgomery (placé à la tête du 21st *Army Group*) Patton est un sabreur. Une dimension qui sans doute manque à ses supérieurs plus cérébraux voire timorés par certains aspects. Le fait est que le vieux « Blood and Guts » fait sienne l'idée de manœuvre de son supérieur et donne corps à l'opération « Cobra ». Celle-ci est précédée le 25 juillet 1944 par ce qui a été décrit comme le plus massif bombardement en tapis de l'histoire de la guerre (2 500 bombardiers mobilisés). Les B-26 au côté des « Heavies » de la RAF et de la 8th AAF déversent dans le secteur de Saint-Lô en une seule matinée 4 000 tonnes de bombes sur un périmètre très limité ouvrant la voie aux armées alliées. Cent onze *GIs* dont un général sont tués victimes de bombes perdues (490 étant blessés). Bien qu'Eisenhower se soit déclaré profondément attristé de ce résultat, tel n'est sans doute pas le cas des équipages de Sherman qui foncent sans plus guère rencontrer d'opposition. Les défenses allemandes si acérées ont littéralement été mises cul par-dessus tête du fait de la violence du bombardement et des pilonnages de l'artillerie intervenus ensuite. Trois jours plus tard, la rupture est réalisée sous la pression irrésistible de la 1st US *Army*. C'est à la 3rd US *Army* de Patton de se ruer vers l'Est afin d'exploiter la percée. Derrière elle, toutes les armées de la libération vont se déverser à flot continu vers le cœur historique de la France. La Wehrmacht essaie bien de contre-attaquer à Mortain, mais cette tentative est ruinée par l'omniprésence de l'aviation tactique et des bombardiers moyens de l'Air Chief Marshall Leigh Mallory. La poche de falaise ne peut malgré tout être refermée à temps permettant à et une partie des armées d'occupation de se retirer pour entamer sa retraite vers les frontières du Reich.

Le 25 août 1944, un mois après le début de l'offensive, Paris est libérée. Grâce aux troupes débarquées en Provence dix jours plus tôt les trois quarts de la France le sont également.

Cette évolution rapide offre aux Alliés, moyennant quelques travaux de rafraîchissement, l'opportunité d'installer leurs forces aériennes sur des bases occupées jusque-là par la Luftwaffe et qu'à ce titre ils ont pilonnées jusqu'alors avec une constance remarquable. Dans l'attente de ces nécessaires remises en état, on devra se contenter de pistes provisoires reposant sur des plaques PSP. Le premier groupe de B-26 basé sur le continent est ainsi le 323rd BG qui dès le 26 août 1944 gagne Lessay (A-20 dans la nomenclature alliée) au nord de Coutances. Il est suivi deux jours plus tard par le 394th BG qui prend ses quartiers près de Bayeux à Tour-en- Bessin (A-13). En trois semaines l'intégralité des 98th et 99th CBW opère depuis le territoire administré par le gouvernement provisoire de la République française qui de nouveau s'étend des confins du Tchad jusqu'aux Ballons d'Alsace.

Certains et non des moindres songent alors que l'affaire peut être « pliée » avant Noël. Ils se trompent !

Du Rhin au Danube (1945)

À la fin du mois de septembre 1944, avec l'étirement des lignes de communication la guerre marque une pause. Montgomery promoteur de l'opération « Market Garden » échoue dans sa tentative de déborder les défenses allemandes par le nord en passant par la Hollande. S'étant emparé du pont d'Arnhem (sur la frontière du Reich), les troupes aéroportées britanniques affrontent une résistance imprévue et dans ces conditions ne peuvent tenir leurs positions suffisamment longtemps pour permettre aux blindés du XXX Corps de les rejoindre. La Wehrmacht qui a dû évacuer précipitamment une partie des Pays-Bas parvient néanmoins à fermer aux Alliés la basse vallée du Rhin et la porte de la Ruhr.

Quoiqu'il en en soit personne n'utilisera plus le pont avant longtemps. Le 7 octobre, dix jours après que les derniers « Diables Rouges » ont évacué la zone (d'une façon ou d'une autre), les Marauder du 394th BG spécialistes de ce genre d'opération détruisent le viaduc. À ce moment l'ensemble des Martin B-26 de l'USAAF présents en Europe sont basés en France. Les huit Groups de la 9th *Bomb Division* sont installés au nord de la Loire, le plus méridional d'entre eux le 323rd BG demeurant pour quelques jours encore stationné à Chartres. Les trois du 42nd BW dépendant de la 12th AAF sont établis en Corse. Dans les semaines qui vont suivre deux d'entre eux, les 17th BG et 320th BG, formeront avec leurs homologues français des 31e et 34e Escadres de Bombardement Moyen la 1st TACAF (*Provisional*) et gagneront des terrains de l'Est de la France.

Leur mission prioritaire consiste à fournir un appui aérien à la 1e Armée française et à la 7th US Army. Elles tiennent de concert dans les Vosges le flanc sud d'un dispositif allié qui s'étend sur un front de plus de 700 kilomètres ; des rivages de la mer du nord jusqu'à la frontière suisse.

Les A-20 du 97th BW sont pour leur part basés en région parisienne (Brétigny, Melun et Coulommiers). Cependant au début du mois de septembre, 18 nouveaux A-26 Invader ont été déployés au sein du 553rd BS, dont l'unité mère le 386th BG est alors toujours dotée de B-26. Les Invader sont des A-26 B « solid nose » armés de six ou huit mitrailleuses axiales de 12,7 mm implantées à l'avant

du fuselage. Cette batterie peut être complétée par deux ou 4 pods montés sous ses ailes, chacun armé de 2 M-2 calibre 50 ! Cet arsenal offensif est complété par deux tourelles, une ventrale et une dorsale, opérées à distance et équipées chacune d'un jumelage de 12,7 mm. L'appareil peut en outre embarquer 1 800 kg de bombes en soute et près d'une tonne supplémentaire, par exemple 10 roquettes HVAR 127mm (5 inches) sous ses grandes ailes.

Reste que ces redoutables « Strafers », en partie conçus pour l'assaut aérien à basse altitude, dont l'USAAF a jugé nécessaire de se doter à ce stade de la guerre, seront utilisés exclusivement comme bombardiers dans le cadre de leur évaluation par la 9th AAF. Ils effectuent ainsi huit missions depuis la base de Great Dunmow dans l'Essex sans subir la moindre perte. Dans ces conditions, le rapport d'évaluation est très favorable ou nouveau bimoteur de chez Douglas, qui est considéré comme un appareil très efficace, disposant de capacités d'emport supérieures à celle du A-20 et d'une vitesse très largement supérieure à celle des autres bombardiers moyens alors en service. Il est en outre décrit comme très maniable. De plus sa capacité à évoluer sur un seul moteur est soulignée.

Cependant, au terme de quelques semaines d'expérimentation, décision est prise de retirer les A-26 du service afin de réaliser quelques modifications de détail et surtout de permettre à la production de réellement démarrer. Ces retards sont caractéristiques d'un programme engagé dès 1941 ! En fait la gestation de l'Invader, dont le constructeur aspire à faire un vrai couteau suisse ultra polyvalent, va prendre quasiment trois ans. À ce titre 28 mois vont s'écouler entre le premier vol du prototype désigné XA-26 (S/N 41-19504) réalisé en juillet 1942 et l'introduction du A-26 en unité de première ligne, soit davantage que le processus mis en œuvre pour l'immense et très novateur Boeing B-29 !

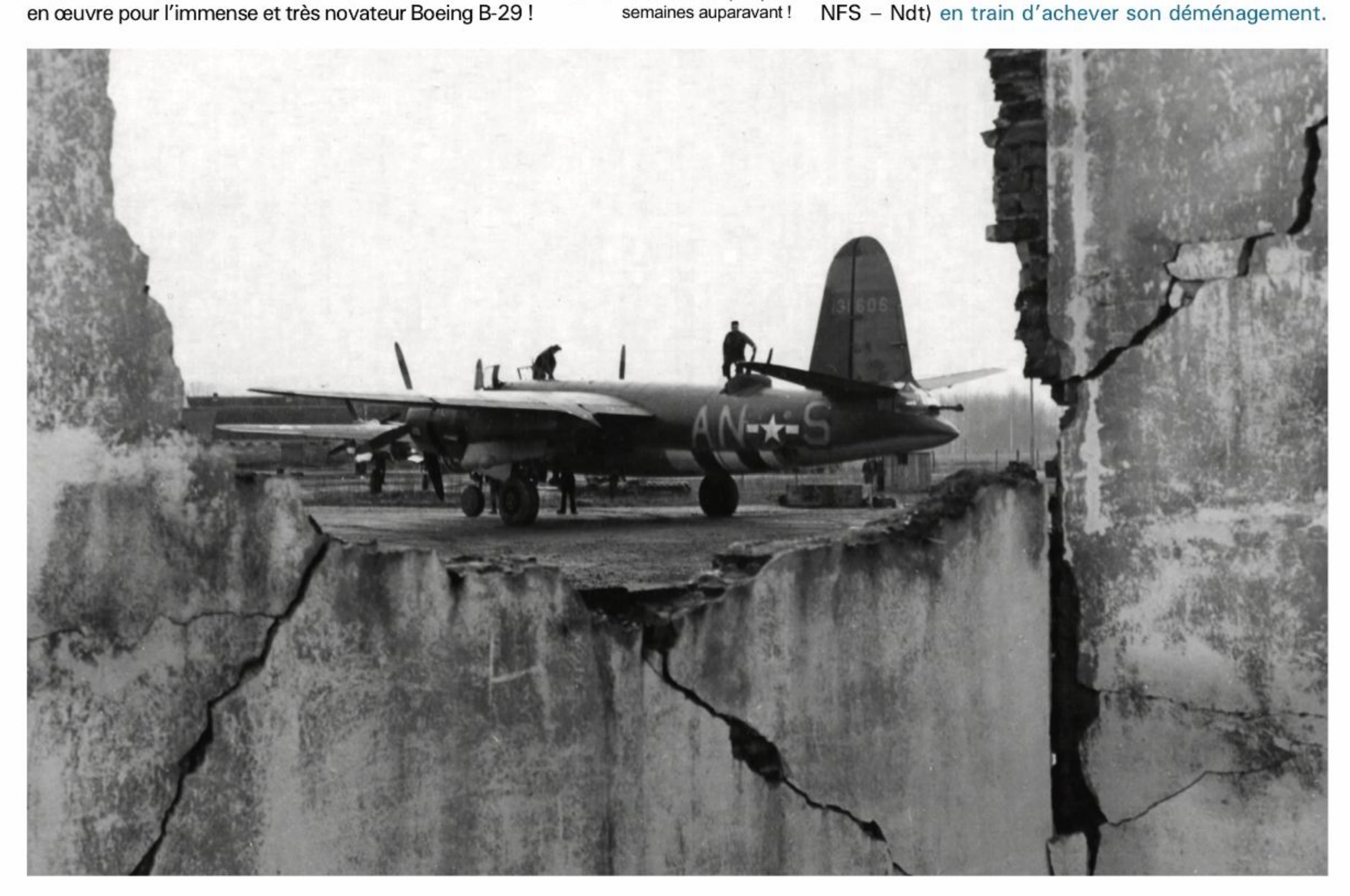
◀ « La France Libre » est un beau nom pour ce A-20G du 416th BG (66th BS) opérant depuis Melun durant l'automne 1944. L'appareil sera le premier A-20 de la 9th AAF à dépasser le total de 100 missions de guerre.

◣ Deux B-26 du 323th BG volant de concert au-dessus de la France en 1944.

Dès l'origine, Ed (Edward Henry) Heinemann et Robert Donovan de chez Douglas, associés à Ted Smith, inventeur d'un nouveau type d'ailes à profil laminaire (NACA 65-215), ont le projet de construire un appareil, plus rapide, plus maniable, plus endurant et mieux armé que tous ceux de sa catégorie alors en service ou en projet. L'appareil est une vraie réussite esthétique. Il combine des systèmes éprouvés comme le moteur P&W R-2800 et d'autres très novateurs comme des tourelles profilées actionnée à distance par un dispositif électrique. Après une phase d'atermoiements sur les configurations à retenir, en particulier au niveau de l'armement compte tenu des missions dévolues, deux chaînes de production se trouvent laborieusement mises en place. La première à Long Beach (Californie) et la seconde à Tulsa (Oklahoma). Chargées de produire dans un premier temps des appareils identiques elles se spécialiseront par la suite. Long Beach sortant les « *Strafers* » A-26 B tandis qu'à Tulsa sont assemblés les « *Bombers* » A-26 C munis d'un nez vitré. Durant l'été 1944, un grand plan prévoit de transformer la quasi-totalité de la 9th *Bomb Division* sur A-26 à échéance du 1er juillet 1945. Au 8 mai, date de la capitulation allemande, on en sera encore très loin. Cependant au milieu de l'automne 1944, la guerre semble marquer le pas et les lignes se figer sur les frontières du Reich.

Plutôt qu'un exposé factuel, arrêtons-nous sur les souvenirs d'un pilote affecté à cette époque au 387th BG, le 1st Lieutenant Paul Priday : « Notre base située près de Cherbourg (il s'agit du terrain de Maupertus, A-15 dans la nomenclature alliée – NdT) avait été utilisée auparavant par les chasseurs de la Luftwaffe. Le Génie l'a rendue rapidement utilisable en disposant des plaques métalliques sur les pistes herbeuses. Nous remplaçons ici un groupe de chasseur de nuit P-61 (422nd NFS – Ndt) en train d'achever son déménagement.

▼ Un B-26 B-15-MA « Rat Poison » du 553rd BS, 386th BG, un vétéran plus que centenaire en termes de missions accomplies (160 au total). Il est ici photographié à la fin de 1944 au travers d'une ruine sur un terrain avancé (probablement Beaumont-sur-Oise) qu'il a peut-être lui-même bombardé quelques semaines auparavant !



◀ B-26 du 386th Bomb Group. Le groupe sera engagé dans la bataille de Metz, en appui des troupes de Patton, aux Pays-bas, dans les Ardennes, et bien sûr au-dessus de l'Allemagne.

◣ Toujours à Laon, les B-26 du 323rd BG sur fond de neige au début du mois de janvier 1945.

Nous sommes logés dans des préfabriqués en bois construits par la Luftwaffe et dotés par nous d'un très efficace système de ventilation à entrées multiples. Malgré les courants d'air ce cantonnement demeure habitable. Les alentours en revanche sont hérissés de barbelés et creusés de tranchées. Les stigmates des derniers combats au sol sont partout visibles. De même les pancartes marquées « Achtung Minen » font partie du paysage. Près de nos quartiers, la carcasse noircie d'un Sherman sert de repaire lugubre pour les corbeaux du voisinage. Dans ce pays de haies et de chemins creux, l'infanterie et les blindés ont salement dégusté. Notre première mission, nous l'avons réalisé au début septembre pour soutenir l'assaut de nos troupes en train d'investir la ville portuaire de Brest.

Les décollages depuis ce terrain gorgé d'eau étaient souvent acrobatiques. Malgré les plaques de revêtement, il était très difficile d'atteindre la vitesse nécessaire et d'arracher nos appareils lourdement chargés à cette prairie spongieuse. Une fois dégagés de la gangue nous devions le plus souvent piquer vers la côte pour prendre de la vitesse avant de songer à nous regrouper. En fait, le B-26 partant en mission disparaissait à la vue des observateurs dès le seuil de piste pour ne reparaître qu'après avoir atteint une vitesse suffisante au bout plusieurs kilomètres d'un vol à très faible hauteur et en limite constante de décrochage.

Après quelques semaines passées en Normandie nous avons gagné Châteaudun, au sud de Paris. Notre nouvel aérodrome est cette fois doté d'installations en dur. Mais si les pistes en béton ont bien été réparées, les hangars et les bâtiments annexes, bombardés à plusieurs reprises, demeurent pour l'essentiel inutilisables. Le temps assez médiocre nous conduit fréquemment à renoncer à nos missions. Nous mettons alors à profit les longues périodes d'attente pour essayer d'améliorer nos conditions de vie en bricolant du petit mobilier et surtout en essayant de trouver de quoi nous chauffer. Nous utilisons pour ce faire les caisses dans lesquelles sont conditionnées les bombes allemandes toujours présentes dans un dépôt voisin.

▲ Le 1st Lieutenant Charles O'Mahony du 320th BG basé à Dijon s'équipe en vue d'une mission durant l'hiver 1944. O'Mahony a raconté ses souvenirs dans « Blue Battlefield » un livre publié au début des années 1990.

Souvent, il faut prendre des risques pour s'emparer des planches sans faire tomber l'engin qu'elles protègent. Fataliste on se dit que, que n'étant pas équipé de détonateur celui-ci ne risque pas d'exploser ! En théorie !
Avec le recul constant de la ligne de front nous déménageons une nouvelle fois le 1er novembre pour venir nous établir dans la région Saint-Quentin (Clastres A-71) près de la frontière belge. On a emballé nos tentes, nos poêles et nos meubles (sic) dans la soute des B-26 et on est arrivé sur place par la voie des airs. Nous avons monté notre camp de toile en vitesse, car il commençait à faire très froid. Grâce aux Allemands nous n'avons cependant pas trop souffert de ces conditions rigoureuses. Nous avons en effet rapidement trouvé un nouveau stock de bombes abandonnées. Aussitôt exploité, celui-ci nous a procuré suffisamment de matériaux pour isoler nos tentes et faire petit à petit évoluer le confort de notre bidonville. Cela était d'autant plus nécessaire, que nous sommes finalement restés sur cette base avancée jusqu'à la fin de la guerre ! »
Les missions s'enchaînent alors avec une certaine monotonie au rythme des mises à jour de la *bomb line* au-delà de laquelle toute cible, repérée forcément ennemie, peut donc être traitée. La nature des objectifs n'évolue en revanche que très peu. Il s'agit toujours de détruire les ponts, les gares, les concentrations de troupes et les aérodromes ; seuls les noms changent pour prendre de plus en plus souvent les consonances dures de la langue allemande.
Le cœur du Reich est désormais frappé quotidiennement par les « Medium » de la 9th *Bomb Division*. Mais celui-ci n'a pas complètement cessé de battre. Des chars et des avions continuent d'être produits en grande série et même si leurs équipages n'ont plus la qualité d'antan tel n'est pas le cas des armes mises entre leurs mains qui sont modernes.

« Wacht Am Rhein »

Conscient de cet écart croissant et de la faiblesse de réserves de carburant amenée à s'étioler inexorablement, l'OKW allemand se prépare à lancer un dernier grand coup. Ayant pu concentrer suffisamment de forces blindées et motorisées (29 divisions dont 7 de *Panzer* regroupant environ 250 000 hommes) face à un secteur relativement peu défendu du dispositif allié, il déclenche le 16 décembre 1944, dans les Ardennes belges, l'opération « Wacht Am Rhein », dont l'objectif est de s'emparer d'Anvers après avoir creusé entre les armées alliées un profond sillon.
Cette ultime offensive va encore donner une occasion aux B-26 de se distinguer au prix de pertes souvent élevées.
Dans un premier temps le plan allemand est favorisé par un plafond bas qui, du 16 au 23 décembre, interdit aux aviations alliées d'intervenir efficacement pour soutenir leur infanterie durement malmenée.
Bravant les rigueurs de l'hiver, les B-26 sont pourtant mis à contribution dès le premier jour de la percée ennemie. Or, après quelques sorties effectuées au matin du 18 sur les arrières de l'ennemi, l'activité aérienne se fige sous l'effet conjugué de la neige et du gel qui paralysent les aérodromes et des brouillards givrants tenaces qui isolent le Palatinat et les Ardennes. Ces conditions perdurent pendant près d'une semaine. Durant toute cette période, des missions d'appui et de bombardement programmées sont systématiquement maintenues tout au long de la journée pour être invariablement annulées en fin d'après-midi. Le 23 décembre le ciel se dégage enfin permettant à un demi-millier de B-26, dont les équipages ont jusque-là rongé leur frein, d'être lâchés dans la fournaise. Il faut agir vite et tout se fait dans la précipitation, de sorte que les escortes prévues ne sont pas toujours au rendez-vous. En revanche les chasseurs allemands sont présents en force. Pour certains équipages de la 9th AAF, en passe de boucler leur tour d'opérations sans jamais avoir vu le moindre chasseur ennemi, le réveil est brutal. Trente-cinq Marauder ne regagnent pas leur base. C'est donc à juste titre qu'on a pu parler de « massacre » pour évoquer un épisode sur lequel nous allons maintenant nous pencher plus en détail.
L'idée de manœuvre qui préside à ce déploiement massif consiste à interrompre le trafic routier et ferroviaire en arrière de la ligne de front, en détruisant les principaux axes de franchissement du Rhin, de la Moselle et de leurs affluents. L'Eifel va en conséquence subir des bombardements massifs et résonner de l'écho d'une féroce bataille aérienne dont l'enjeu est de priver les troupes des *Generalfeldmarschall* Model et von Rundstedt de tout le ravitaillement dont elles sont tributaires, en particulier celui en carburant vital pour les forces motorisées.
Le 323rd BG rencontre ainsi au-dessus du pont d'Eller (Ediger-Eller sur la Moselle) une énorme concentration de *Flak* lourde. Un B-26 est perdu et la quasi-totalité des 32 autres subit des dommages plus ou moins importants. Intervenant un peu plus tard sur le même objectif, le 397th BG a droit non seulement à l'artillerie mais également à une Luftwaffe déchaînée :

▲ Ce B-26 B-30-MA du 456th BS (323th BG) basé à Laon-Athie (A69) s'apprête à prendre part à une mission pendant la bataille des Ardennes.

« Nos équipages ont dû affronter un redoutable barrage antiaérien. Celui-ci a causé la perte de trois Marauder et des dommages sérieux sur de nombreux autres. En dépit de l'absence de couverture de chasse, nos hommes ont conduit l'attaque jusqu'à son terme, rendant le pont inutilisable. Cependant, ils ont été pris à partie sur le chemin de retour par 25 Messerschmitt très agressifs. Les mitrailleurs ont riposté avec détermination de sorte que quatre hostiles ont été détruits. Trois autres l'ont certainement été et cinq de plus ont dû rompre l'engagement. De notre côté cinq Marauder (sur 33) s'en sont sortis sans trop de mal… »

En fait, ce que ce compte rendu ne dit pas, c'est que dix bombardiers en tout sont perdus à l'ennemi au cours de cette mission. La JG 3 revendique pour sa part 36 victoires remportées contre des B-26 dans le secteur de Bülligen-Stavelot. Très durement éprouvé le groupe se verra décerner pour son action courageuse une *Distinguished Unit Citation*.

Le 391st BG dépêchant 31 de ses appareils sur le Viaduc D'Ahrweiler enregistre des pertes encore plus lourdes. Le groupe tout entier est confronté lui aussi à la *Flak* et pour ce qui concerne la seconde *box* du Captain Edward Jennsen à la chasse. Évoluant également sans escorte, les Marauder ont déjà perdu cinq des leurs au cours d'une première approche réalisée sur un mauvais axe. Jennsen décide alors de réaliser un second passage. Celui-ci vire au cauchemar. Onze bombardiers tombent sous les coups d'une meute de Fw 190 A-8 et de Bf 109 G-14 de la JG 11. Il est assez difficile de déterminer avec précision quels ont été les adversaires de la JG 11 et de la JG 3, mais les horaires, les lieux et le nombre des revendications incitent à penser que la JG 11 a été la cause du calvaire du 391st BG tandis que la JG 3 s'acharnait sur le 397th BG.

Malgré cette saignée, le 391st réalise une seconde mission au cours de l'après-midi, cette fois contre Neubourg, avec des effectifs forcément réduits…

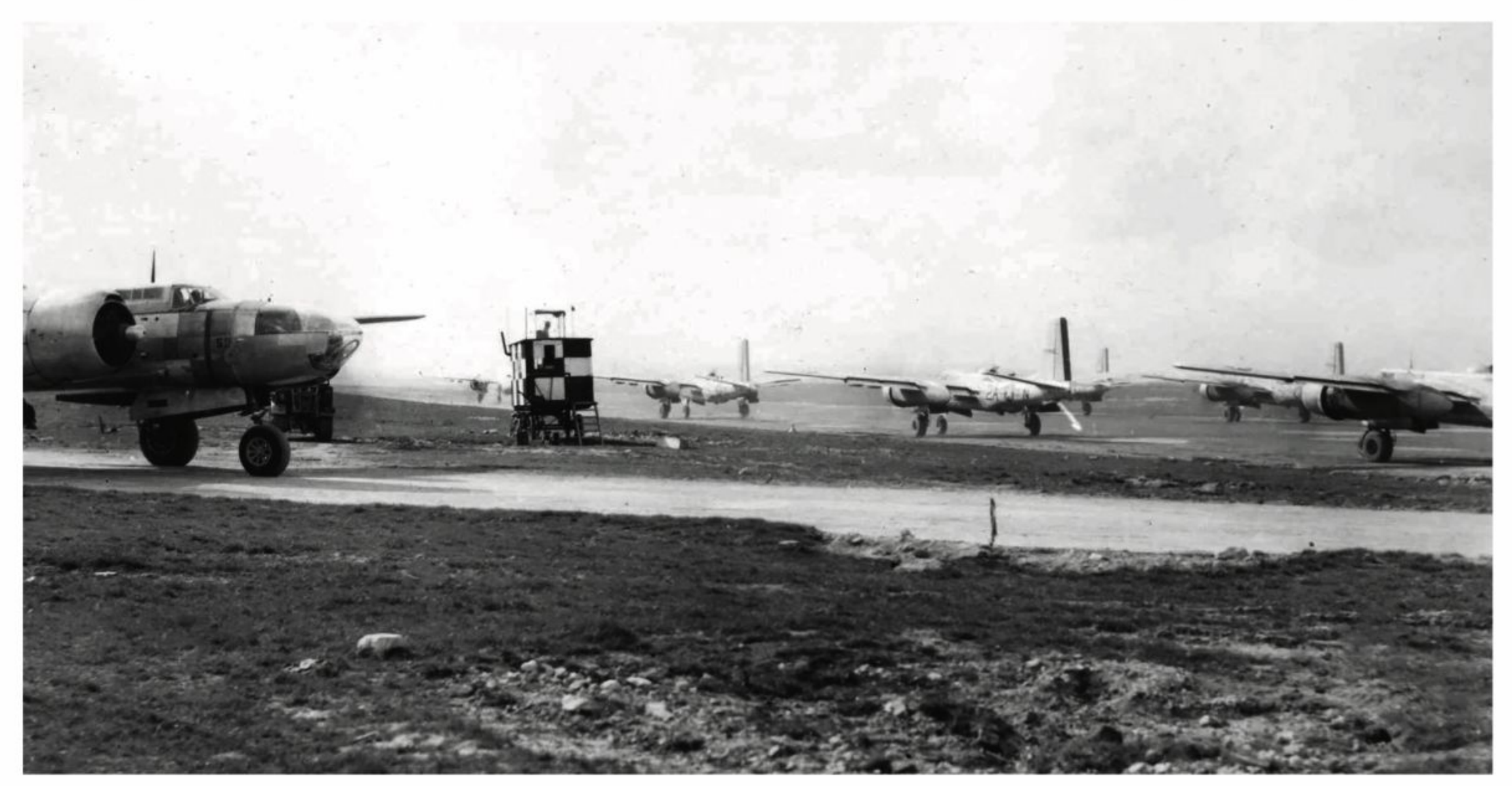
Le 322nd dépêché sur **Euskirchen** perd trois machines lors d'un affrontement l'opposant à la Luftwaffe (probablement le I./JG 2) mais l'escorte dont les bombardiers disposent parvient à éviter le pire. Le 367th FS revendique la destruction de quatre Bf 109 pour la perte d'un de ses Lightning.

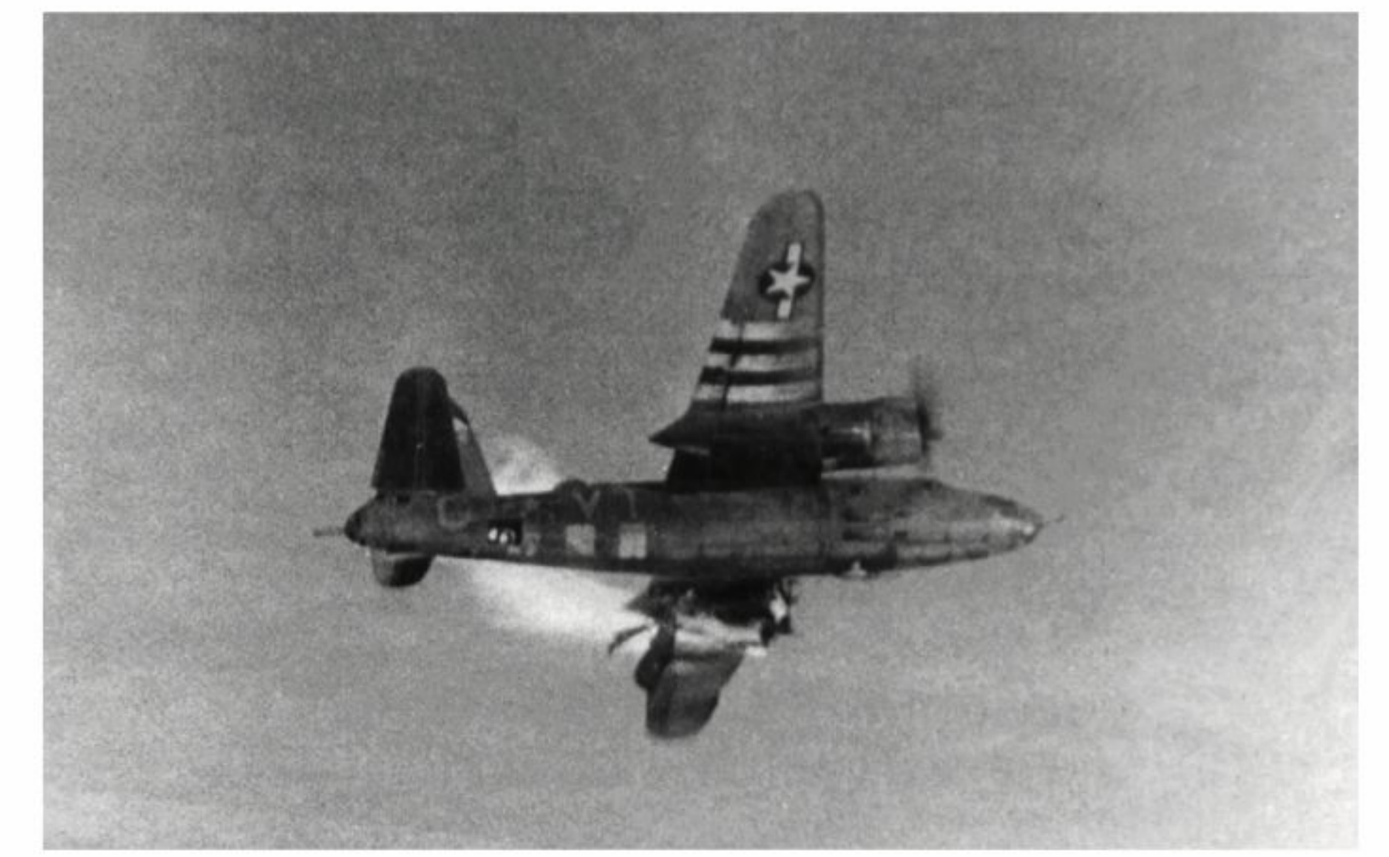
Le 386th BG qui bombarde Nideggen et le 394th BG qui s'en prend Mayen sont relativement épargnés puisqu'un seul appareil du 394th, victime de la *Flak*, est porté manquant.

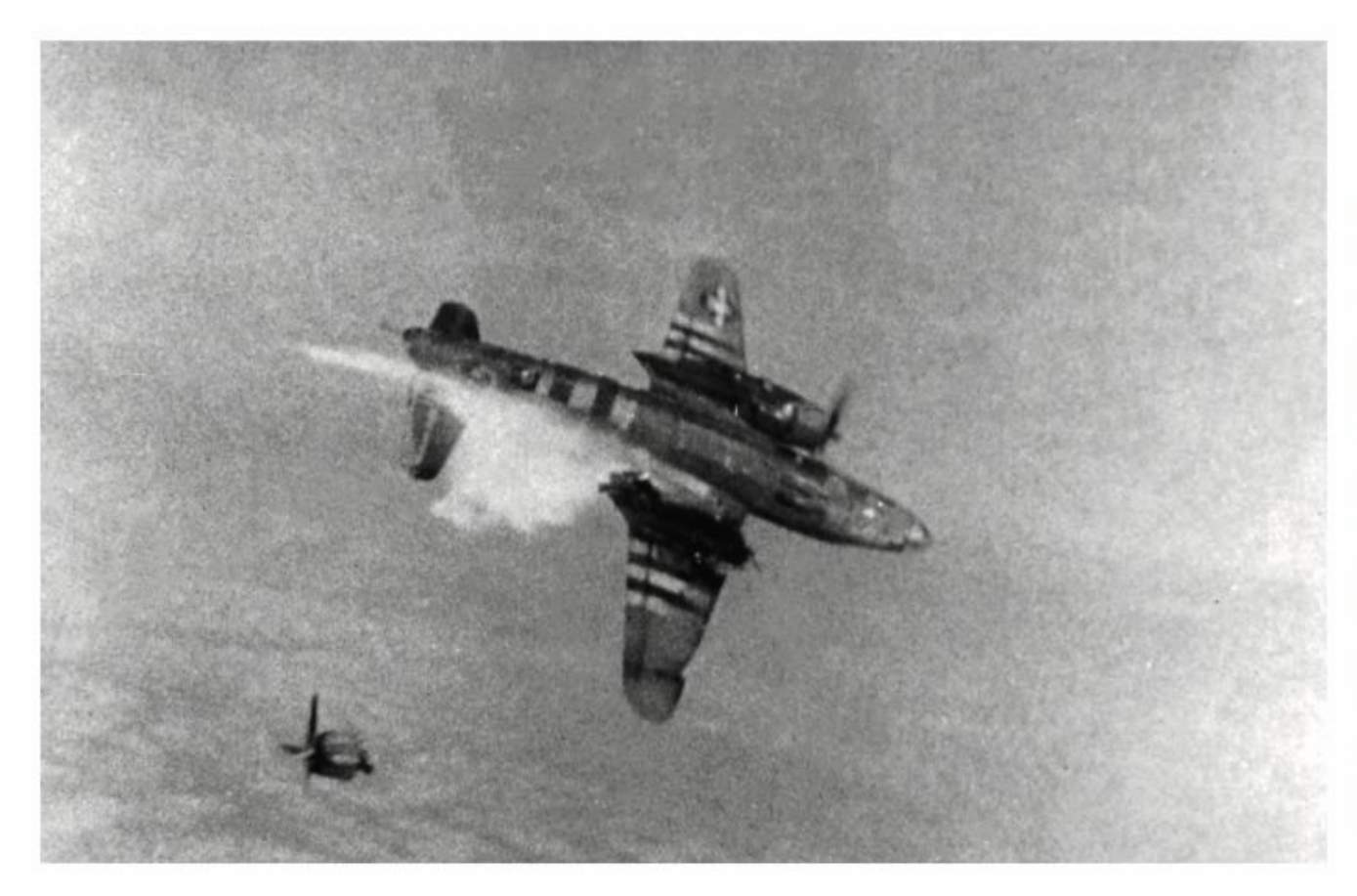
Intervenu un peu plus tôt dans la journée le 387th BG subit en revanche de lourdes pertes. L'objectif matinal du groupe est lui aussi constitué par le viaduc de Mayen. Situé à 40 kilomètres au sud de Coblence ; il est considéré comme essentiel pour l'acheminement du ravitaillement ennemi.

La mission commence mal. Le contact ne peut en effet être établi comme prévu au-dessus de la frontière allemande avec les P-47 d'escorte. Le leader du 387th BG donne malgré tout l'ordre de poursuivre. Tandis que la première *box* vire correctement sur son dernier *Turning Point*, la seconde met beaucoup plus de temps pour exécuter cette manœuvre causant une dislocation de la formation. Désormais, celle-ci se compose de deux

▼ Les départs en mission se poursuivent au sein 416th, pionnier dans l'utilisation des A-26. Ici, des appareils du 669th BS ; on remarque la minuscule tour de contrôle de campagne.







▲ Victime de la Flak le 23 décembre 1944, voici les derniers instants de vol de ce B-26 S/N 41-31896 « Circle Jerk », vétéran du 323BG, 453BS avec 123 missions à son actif. La 124e lui sera fatale ainsi qu'à son équipage parmi lequel on ne compte aucun survivant.

entités évoluant à plusieurs kilomètres l'une de l'autre, la seconde ne pouvant elle-même maintenir de cohésion en son sein.

Identifiant ce point faible, les appareils du III./JG 11 se ruent à l'assaut de cette dernière et liquident tout un *flight* de traînards comme l'a évoqué le Leutnant Hermann Wolf de la 8./JG 11 : « Nous sommes partis à cinq ou six, c'est tout ce que nous avions de disponible au sein de notre Staffel. Je ne me rappelle pas ce que les autres ont pu envoyer au-devant de l'ennemi et moins encore si d'autres Gruppen se sont joints à la mission. Nous nous sommes regroupés au-dessus de Bonn et comme convenu j'ai pris la tête de notre petite formation. Le contrôleur au sol nous a informés que de nombreux *zweimot* (bimoteurs) étaient présents dans le secteur. Il y avait beaucoup de nuages et on n'y voyait pas grand-chose. Nous avons fini par percer du côté de Namur pour tomber immédiatement nez à nez avec six Marauder. Je ne sais pas s'ils nous ont aperçus, mais s'ils l'on fait, je pense qu'ils ont dû être aussi surpris que nous l'avons été. La seule différence a résidé dans le fait que nous étions prêts au combat et qu'eux ne l'étaient pas. Nous avons ouvert le feu aussitôt. Steinberg et mois en avons descendu un chacun dès la première passe. Je n'ai noté aucun tir en retour. »

Pendant ce temps la première *box* atteint la zone de largage. Malgré la *Flak* elle parvient à toucher le pont sans subir de dommages sérieux. Elle est imitée quelques minutes plus tard par les survivants de la seconde qui attaquent en ordre dispersé.

La mission coûte finalement aux Américains cinq B-26 sur les 36 participants. Plusieurs autres doivent subir des réparations plus ou moins importantes avant de repartir au combat. De fait 26 bombardiers seulement peuvent participer à la mission de l'après-midi. Celle-ci est dirigée contre la petite ville de Prüm qui bâtie à 50 kilomètres à l'est de Bastogne se trouve placée à l'intersection de plusieurs voies de communication stratégiques. 21 Marauder supplémentaires victimes d'une Flak particulièrement intense seront à leur tour mis temporairement hors de combat !

Au soir de cette journée décisive pour les suites de l'offensive allemande, les B-26 qui quelques heures plus tôt se sont élancés dans l'air glacé d'une aube radieuse ont globalement atteint leurs objectifs. Mais, outre la trentaine d'appareils abattus, 182 autres ont subi des avaries et sont en conséquence indisponibles pour la suite. Le 9th *Bomb Division* se trouve donc provisoirement amputée en une journée du tiers de ses effectifs.

Les A-26, dont le 416th BG (L) vient d'être doté, sont également lâchés dans la fournaise. On peut ainsi relever dans le journal de marche du 670th BS le rapport suivant : « C'est Noël. Nous avons effectué deux missions. Effort maximum, tout le monde ici se dépense sans compter. Nous avons d'abord traité un nœud routier situé à Münstertreifel (Bad Münstertreifel). Un seul Flight a pu trouver la cible mais à y fait un job extraordinaire. Un autre Flight s'est détourné vers un objectif similaire situé à proximité du village de Krimm (Krimm Jünkerath) qu'il a également attaqué avec succès quelques bombes s'égarant même sur la gare voisine. Le troisième s'est raccroché au gars du 669th BS pour venir frapper Kronenburgerhutte. Ils y ont été confrontés à une Flak d'abord modérée puis de plus en plus intense et précise. Deux appareils du 669th ont été descendus tous les autres y compris les nôtres sont rentrés endommagé au terrain. »

Après cette matinée agitée, le 416th BG basé depuis le mois de septembre à Melum-Villaroche doit attaquer en cours d'après-midi l'aiguillage d'Hillesheim. Huit A-20 dont l'unité est encore partiellement dotée y accompagnent 23 A-26. La cible est désignée comme prioritaire. Aucune cible alternative n'est dans ces conditions proposées aux équipages, mais à la guerre, tout ne se passe pas toujours comme prévu, la lecture du journal de marche du 416th BG (L) permet de s'en convaincre : « Nous n'avons pas pu identifier notre objectif du fait de brumes tenaces. Un des Flight a largué ses bombes sur la ville voisine, Pelm. Les autres ont fait de même sur Fousdork (localité inconnue – NdT) et Gereisten (en fait Gerolstein), ou des entrepôts et du matériel ferroviaire semblent avoir été détruits.

Le Flight de tête a été le plus malmené par une Flak particulièrement virulente. L'avion de tête, un A-20 piloté par le Captain « Dom » Prentis a été abattu par un obus ayant sectionné son aile gauche ! L'appareil s'est écrasé près de Losheim, un seul parachute a été observé. Quelques secondes plus tard, un A-26 a été à son tour abattu moteur en feu il s'est écrasé près également de Losheim a explosé à l'impact. Aucune trace du moindre survivant n'a été relevée. Dix-sept appareils ont en outre subi des dommages plus ou moins graves. »

Malgré les pertes subies, l'aviation tactique alliée maintient la pression. Les combats vont donc se poursuivre au sol et dans les airs avec acharnement pendant quelques jours encore. Mais l'élan de La Wehrmacht est stoppé, la contraignant à évacuer le saillant poursuivi par les chars de Patton une fois encore accouru sur les lieux.

« Nordwind »

Toutefois, les Allemands ne lâchent pas prise. Dès le 1er janvier 1945, ils déclenchent contre le secteur sud du front tenu par le 6th Corps l'opération « Nordwind ». Les Marauder « sudistes » du 42nd BW basés en Bourgogne ont bénéficié depuis la mi-décembre de conditions climatiques un peu plus favorables que celle prévalant sur les terrains occupés en Picardie par leurs confrères « nordistes » des 98th et 99th CBW. Ils ont donc participé, certes en périphérie, mais sans interruption à tous les développements de la bataille du saillant. Désormais en première ligne, ils vont faire face à l'ultime tentative de percée ennemie dirigée vers l'Alsace.

◤ & ◥ Gros plan sur deux A-26 C du 416th BG. On note l'armement frontal réduit de moitié par rapport au « B », mais toujours puissant, le système orignal d'ouverture du poste de pilotage par basculement vers l'avant, et l'échelle permettant l'accès au bureau.

▶ Les premières séries produites de A-26 B voyait leur important armement frontal (8 mitrailleuses de 12,7 mm) renforcé par huit armes supplémentaires amovibles montées en pods sous leurs grandes ailes. Plus tard celles-ci seront dotées d'une batterie fixe de six mitrailleuses disposées à raison de trois sur chacune des demi-voilures.

Dès le 27 décembre, les installations militaires situées autour de Kaiserlautern sont prises pour cible. Les 320th et 17th BG vont s'y relayer trois jours durant, perdant un seul appareil (du 95th BS) victime de la *Flak*. À partir du 1er janvier, « Bodenplatte » ou pas « Bodenplatte », les A et B-26 qui ne semblent guère avoir souffert du dernier coup de dés tenté par la Luftwaffe étendent leur périmètre d'intervention. Ils frappent ainsi des concentrations de troupe à Baden-Baden, Nünschweiler et Thaleischweiler (Thaleischweiler-Fröschen).

Pendant les 15 jours suivants, les vols sont quasiment stoppés sous l'effet d'une nouvelle dépression associée à une importante vague de froid. Les opérations reprennent massivement à compter du 16 janvier. Tandis que le 320th s'en prend à un objectif récurrent et particulièrement coriace, le pont de Rastatt, le 17th BG bombarde Bitche, sa citadelle et ses abords. La *Flak* réagit vigoureusement et parvient à descendre deux assaillants. Trois jours plus tard, le 17th BG s'essaye de nouveau à mettre à bas le viaduc de Rastaat, en vain. Un bombardier est victime de la DCA. Le 22, le 320th reprend le flambeau mais un de ses B-26 s'écrase au décollage et un autre est abattu par des tirs antiaériens sur le chemin de l'objectif. À l'issue du raid, le pont s'obstine à ne pas vouloir s'affaisser dans les eaux tranquilles de la Murg, avec laquelle il est vrai, on ne badine pas. Après quelques missions dirigées contre des dépôts ou des camps de la Wehrmacht, Rastaat s'inscrit de nouveau à deux reprises au début du mois de février dans le viseur de bombardement des appareils du 42nd *Bomb Wing* sans plus de résultat que précédemment. Le 14 février, en revanche, le 320th BG enregistre un plein succès en détruisant un dépôt de munitions situé à Lebach. La gare toute proche est également rasée par une explosion dont l'écho est entendu à plus de

50 kilomètres et qui donne naissance à un panache de fumée haut de plus de 3000 mètres! Les deux groupes sont réunis une semaine plus tard pour mettre définitivement hors service le pont de chemin de fer de Bad Münster (Bad Münster am Stein-Ebernburg) qui s'écroule dans la Nahe. À la fin du mois de février 1945 est lancée l'opération « Clarion », qui est en fait une réédition de « Strangle » et de tous les avatars qu'elle a pu connaître jusqu'alors. La chasse aux trains est donc de nouveau ouverte. Y sont conviées à la fois les forces aériennes tactiques et stratégiques qui étendront le champ de leurs interventions sur toute l'étendue du territoire allemand. Pour les « Medium », du nord au sud de la ligne de front, cela ne change guère de l'habitude prise de casser des ponts avec parfois un petit triage à raser juste pour garder la main. Comme en Méditerranée, le système d'aide au bombardement dit SHORAN pour *Short Range Air Navigation* commence à être distribué parcimonieusement aux unités. Celui-ci est né de recherches conduites aux USA dans l'immédiat avant-guerre dans le domaine de la transmission hertzienne des images de télévision. Il se présente comme un développement des X-Gerät et autres OBOE dont il a déjà été question. Le dispositif américain comme ses prédécesseurs repose sur le temps de transmission d'un écho entre un appareil en vol et une antenne au sol pour calculer une distance. Avec l'utilisation de deux stations terrestres émettant dans des gammes de fréquences différentes ce moyen de navigation devient rapidement en utilisant la triangulation un instrument de bombardement permettant d'atteindre une cible avec précision sans la moindre visibilité. Seul dans l'arsenal de l'USAAF le B-29 et le B-26 seront équipés de la sorte durant la Seconde Guerre mondiale. Disposant d'un unique B-26 G doté du SHORAN le 17th BG réalise le 10 mars la première attaque conduite selon la méthode dite *Blind Approach Technic*.

Mais si l'industrie de guerre américaine innove en matière de technologies, celle du Reich moribond n'est pas en reste. Dans les derniers jours du conflit les B-26 Marauder vont en effet devoir affronter ce qui se fait de mieux alors en matière de défense aérienne le Me 262 équipé (parfois) de fusées air/air R4M. L'intervention de chasseurs à réaction se fait de plus en plus fréquente dans les dernières semaines du conflit. Très souvent ceux-ci ne font qu'une apparition très furtive presque toujours létale mais parfois un combat s'engage. La bataille aérienne qui a opposé le 26 avril 1945 Adolf Galland a la tête d'une patrouille de la JV 44 à des B-26 et des P-47 dans le ciel de Bavière e été décrite par le General der Jägdflieger lui-même. Cet affrontement assez quelconque de par ses résultats a donné lieu à une abondante littérature. Plutôt que de revenir sur les souvenirs d'une légende de la Luftwaffe intéressons-nous à un jeune pilote de Marauder âgé de 20 ans qui, 6 jours plus tôt, a failli être victime des experts de la Jagdverband alors basée à Munich.

Le 1st lieutenant James Vining a déjà effectué 39 missions au sein du 323rd BG, quand il décolle le 20 avril de son terrain de Valenciennes, avec pour objectif le triage de Memmingen, en Bavière. À cette époque, le Rhin a été franchi. Les armées de l'Ouest déferlent à flot continu vers le centre de l'Allemagne. La Ruhr a été prise. La Wehrmacht y a capitulé trois jours plus tôt, laissant entre les mains de ses vainqueurs 325 000 prisonniers. Pendant ce temps l'armée soviétique qui le 15 a franchi l'Elbe se prépare à entrer dans les faubourgs de Berlin en ruines. Pourtant certains résistent encore. La foudre va ainsi tomber sur le *flight* conduit par le Lieutenant Colonel Louis Rehr dont Vining est l'ailier. La formation massive regroupant tous les appareils disponibles non seulement du 323rd mais aussi du 394th et du 397th vient de s'engager sur son run de bombardement quand son arrière-garde subit une attaque éclair décrite par Rehr : « L'avion de Sanders (1st Lieutenant Dale Sanders) a semblé voler en éclats. Des morceaux s'en détachaient de partout et faisaient comme une pluie de confettis. Il a quitté la formation. Il n'a eu aucun parachute ! »

Au cours de cette première passe, le Schwalbe du Unteroffizier Eduard Schallmoser heurte le B-26 du 1st Lieutenant James Hansen. Heureusement pour les deux parties, Hansen parvient à reprendre le contrôle et à ramener son appareil à la base, tandis que son adversaire peut se parachuter avec pour seule blessure une entorse !

Pendant ce temps, les autres biréacteurs engagés se concentrent sur les bombardiers de Rehr de Vining. Celui-ci dans une version volante de la Chèvre de Monsieur Seguin répond vaillamment aux obus de 30 mm délivrés en passes frontales par des rafales de son « quad » de calibre 50 miraculeusement encore en place à ce stade de la guerre sur la « Hangar Queen » qu'il a emprunté au dernier moment!

Les jets doivent réduire leur vitesse pour accroître l'efficacité de leurs tirs. À ce petit jeu, ils deviennent vulnérables à la riposte des mitrailleurs américains et sont finalement chassés par l'intervention des P-51 de l'escorte

Vining gravement blessé passe alors les commandes à son copilote. Celui-ci ramène l'appareil endommagé au-dessus des lignes alliées avant d'aller se vautrer dans un champ près d'Uberherrn. À l'exception d'un mitrailleur tué au combat, les autres aviateurs sont saufs. Vining soigné à Metz se rétablira et recevra la DFC pour sa conduite courageuse. Après la fin des hostilités, il quittera l'USAAF pour les services secrets et fera carrière à la CIA. Le 323rd BG perd quatre B-26 dans l'affaire (trois équipages étant tués ou prisonniers) plusieurs autres appareils sont gravement endommagés.

Déjà tourmentés le 16 avril 1945 par Galland lui-même, qui revendique à cette occasion la destruction avérée deux B-26, les Marauder sont de nouveau pris à partie le 24. Cependant l'intervention des P-47 d'accompagnement ruine finalement la tentative d'interception conduite par cinq « 262 » emmenés par Gunther Lützow. L'as aux 110 victoires disparaît au cours de cet engagement, sans doute victime des tirs de défense des B-26 du 17th BG. Ceux-ci perdent en retour deux des leurs probablement touchés par des R4M. Seul le Staff Sergeant Edward F Turner du 34th BS parvient à sauter en parachute. Deux jours plus tard, ce sera au tour de Galland d'être mis hors de combat dans les conditions que nous allons décrire, mettant ainsi un terme symbolique à cette guerre aérienne.

Les bombardiers du 42nd BW puissamment escortés se préparent à bombarder l'aérodrome de Lechfeld à partir duquel les services de renseignement alliés estiment (à tort) qu'opère la JV 44 quand ils sont coiffés par des avions à réaction ennemis. Le 320th BG perdu dans les nuages ne parvient même pas à localiser la cible. Tout le poids de la confrontation repose donc encore une fois sur l'infortuné 17th BG. Selon certaines sources les assaillants auraient été au nombre d'une douzaine mais, ce chiffre paraît exagéré. Les rapports de mission du 34th BS font état de seulement quatre jets ce qui paraît plus conforme avec le niveau des effectifs du *Gruppe* de Galland.

Quoi qu'il en soit Eduard Schallmoser qui a sans doute pu soigner sa cheville parvient à se placer en bonne position. Il tire une salve de R4M sur la formation ennemie et détruit un bimoteur. Galland en détruit un autre. Il en revendiquera deux. Le 17th BG perd ce jour-là trois B-26 plus un quatrième gravement endommagé qui s'écrase à l'atterrissage. Avant d'être touché par la riposte des mitrailleurs américains. L'expert parvient à dégager son Me 262 A endommagé mais pris en chasse par un Thunderbolt du 50th FG il est lui-même assez sérieusement blessé. C'est de justesse qu'il regagne son terrain. Pour lui la guerre est terminée. Pour tous les

◀ Des A-26 B du 416th BG.

▶ Vêtu de sombre, ce B-26 du 444th BS (320th BG) rentre d'une mission de pilonnage entrepris en avril 1945 contre les défenses de la poche de Royan.

◣ Encore une gueule de requin, cette fois appliquée sur un A-26 B du 386th BG. On peut noter les détails de l'armement ainsi que l'aspect un peu bricolé du nez de ces premiers strafer.

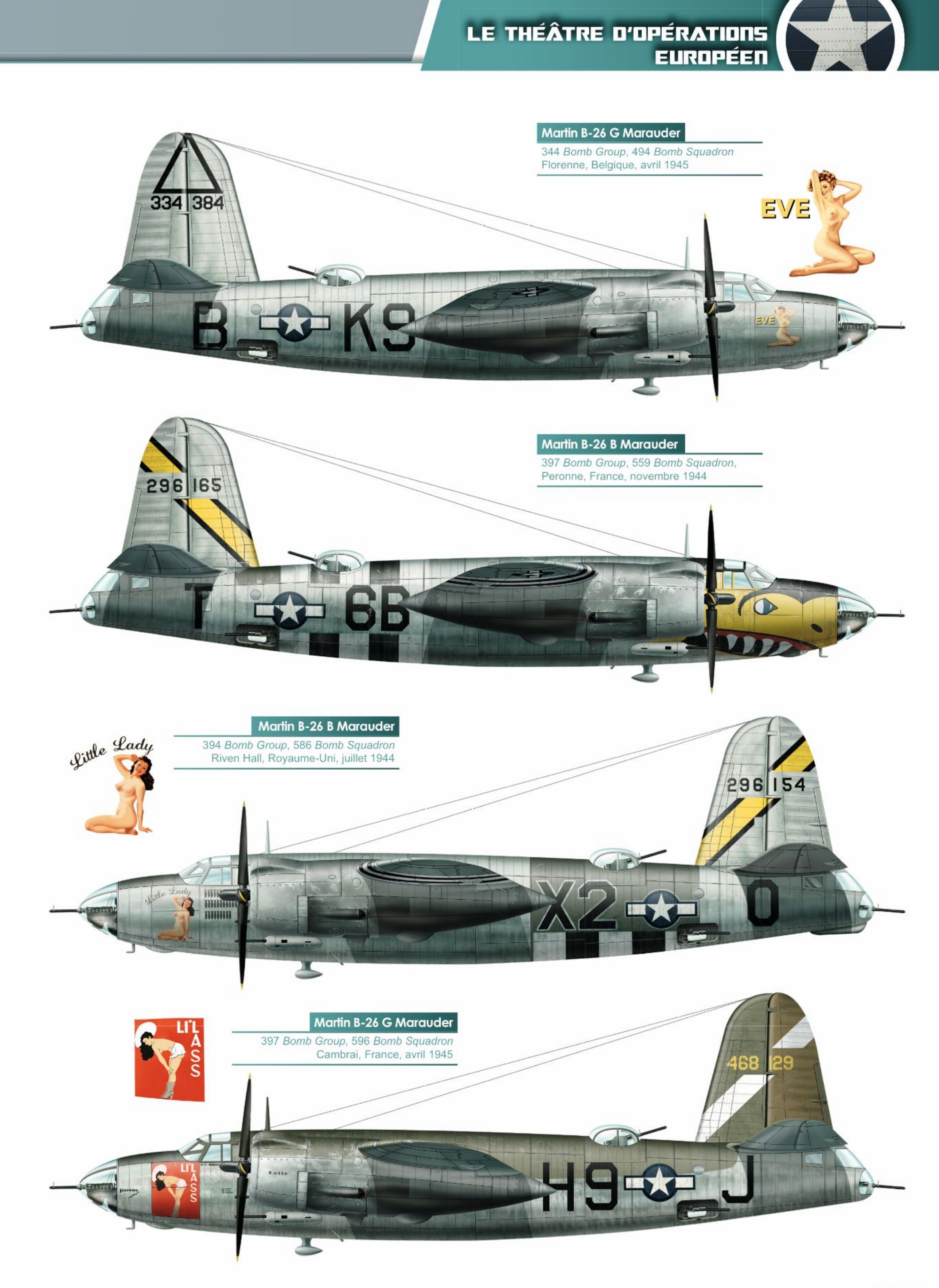
autres, elle ne va de toute façon pas tarder à s'achever également.
À partir du 30 avril, le 42nd BW se concentrer sur la réduction des poches de l'Atlantique. Le même jour Hitler se suicide. Le 4 mai 1945, Paul Priday fait partie d'une formation du 387th BG chargée d'attaquer une poche de résistance ennemie enkystée aux Pays-Bas. À mi-chemin l'ordre est transmis en clair sur les ondes « mission annulée ». Les dernières troupes allemandes combattant dans la région viennent de se rendre. La guerre en Europe est terminée, au moins en ce qui concerne les hommes du General Anderson. L'aventure des Marauder débutée sur ce théâtre d'opérations deux ans plus tôt presque jour pour jour prend fin comme elle a commencé par une mission au-dessus de la Hollande.
Pour être tout à fait complet, on doit signaler que des Marauder ainsi qu'un petit nombre d'Intruder ont été utilisés en Europe à la fin du conflit pour des missions nocturnes au sein du 1st PFS. Ils deviennent alors à la fois éclaireurs et illuminateurs pour les A-20G et autre A-26 de la 9th AAF. La tâche des Marauder et des Invader consiste à guider des formations plus ou moins importantes de bombardiers légers vers leur cible qu'ils désignent aux assaillants en larguant des fusées éclairantes freinées par parachute.
À ce stade du conflit, plusieurs unités équipées de B-26 ont été dotées ou sont en cours de transformation sur le « 26 » de chez Douglas. Il s'agit des 386th et 391st BG qui utilisent le nouveau « Wonder Bomber » en compagnie des 416th BG et 409th BG opérant historiquement sur A-20. Le 410th BG est alors seulement à moitié opérationnel sur son nouveau matériel. Ce mouvement de renouvellement bien qu'ayant enregistré des retards se poursuit donc quand les hostilités prennent fin.
Cependant, tout n'a pas toujours été parfait avec l'Invader. Excellent bombardier moyen, il s'est fait en revanche décimer chaque fois que l'USAAF a cru pouvoir ignorer la *Flak* en le lançant à basse altitude dans des attaques en vol rasant ! Il faut croire que dans le domaine militaire les leçons durement apprises en 1940 par les Français attaquant de la sorte l'avancée allemande avec leur Breguet 691, puis celles dispensées à l'USAAF directement sur le front de Tunisie et, enfin, lors du désastreux raid sur Ijmuiden au printemps 1945 ont été oubliées… Elles le seront encore en Corée et de nouveau au Vietnam, deux décennies plus tard.
Néanmoins le A-26 a le vent en poupe. Il a réalisé en Europe 11 567 missions, largué un peu plus de 18 000 tonnes de bombes et inscrit à son actif sept victoires aériennes (mais aucun Me 262 comme une légende éditoriale l'a longtemps laissé entendre). Il n'a en contrepartie perdu à l'ennemi que 67 de ses représentants, soit un avion toutes les 172 missions (0,57 avions pour 100 missions). Un peu moins bien que son presque homonyme, le B-26, qui avec la capitulation allemande voit pourtant inexorablement se rapprocher sa fin de vie à grande vitesse.
En effet, les Marauder, à bout de souffle et qui en outre sont jugés impropres à une éventuelle nouvelle utilisation dans le Pacifique, sont stockés sur différentes bases comme Landsberg ou Bad Wörsihofen, où plus d'un demi-millier vont être détruits par explosifs après avoir été délestés de tous leurs équipements. Aux USA, un processus similaire a lieu à peu près au même moment sur le terrain Walnut Ridge.
Bien que certains pilotes inconditionnels du Marauder regrettent qu'on n'ait pas songé à doter certaines cellules de turboréacteurs, la décision du Pentagone est irrévocable : le B-26 est considéré comme une arme prématurément vieillie. La paix lui ôte toute raison d'être. Les dernières bombes lâchées en situation de combat par la création de Peyton Magruder arborant les couleurs de l'USAAF sont des éclairantes emportées le 3 mai 1945 au-dessus de la Tchécoslovaquie par les Pathfinder ouvrant la route à des A-26. Tout un symbole!
L'analyse que l'on peut faire de l'utilisation des B-26 en Europe au sein des 8th et 9th AAF offre plusieurs niveaux d'interprétation. Le premier consiste à reconnaître qu'avec un taux de perte de 0,43 pour 100 sorties le B-26 apparaît en tête de liste des appareils les plus sûrs de l'USAAF en Europe.
Ce constat doit être immédiatement nuancé en rappelant qu'à de nombreuses reprises des B-26 pris à partie par la Luftwaffe sans bénéficier pour une raison ou une autre d'une escorte de chasse ont subi de lourdes pertes. La seule question qui reste pendante est donc la suivante: d'autres « Medium » dans des conditions similaires s'en sauraient-ils mieux sortis ? On peut en douter !
Le B-26 était à l'époque en Europe le bon avion au bon endroit (ou en tout cas le meilleur disponible). Si certains de ceux qui l'ont mené au combat ont pu parfois douter de ces qualités de vol, celles-ci ayant été rappelons modifiées du tout au tout entre 1941 et 1945, aucun jamais n'a remis en cause la solidité légendaire du Martin B-26, avion auquel beaucoup ont dû d'avoir la vie sauve. ■

Douglas A-20 G Havoc
416 *Bomb Group*, 668 *Bomb Squadron*
Melun, France, octobre 1944

Douglas A-20 J Havoc
410 *Bomb Group*, 646 *Bomb Squadron*
Coulommiers, France, septembre 1944

Douglas A-20 G Havoc
416 *Bomb Group*, 668 *Bomb Squadron*
Wethersfield, Essex, Grande-Bretagne, avril 1944

Martin B-26 G Marauder
394 *Bomb Group*, 584 *Bomb Squadron*
Cambrai, France, mars 1945



Martin B-26 G Marauder
344 Bomb Group, 494 *Bomb Squadron*
Florenne, Belgique, avril 1945

Martin B-26 B Marauder
397 Bomb Group, 559 *Bomb Squadron*,
Peronne, France, novembre 1944

Martin B-26 B Marauder
394 Bomb Group, 586 *Bomb Squadron*
Riven Hall, Royaume-Uni, juillet 1944

Martin B-26 G Marauder
397 Bomb Group, 596 *Bomb Squadron*
Cambrai, France, avril 1945

Martin B-26 B Marauder
391 Bomb Group, 575 Bomb Squadron
Verpillière, France, décembre 1944

Martin B-26 B Marauder
391 Bomb Group, 573 Bomb Squadron
Verpillière, France, décembre 1944

Martin B-26 B Marauder
387 Bomb Group, 557 Bomb Squadron
Chipping Ongar, Royaume-Uni, mai 1944

Martin B-26 B Marauder
386 Bomb Group, 554 Bomb Squadron
Great Dunmow, Royaume-Uni, août 1944

Martin B-26 B Marauder

344 *Bomb Group*, 494 *Bomb Squadron*
Stansted, Royaume-Uni, juillet 1944

Martin B-26 B Marauder

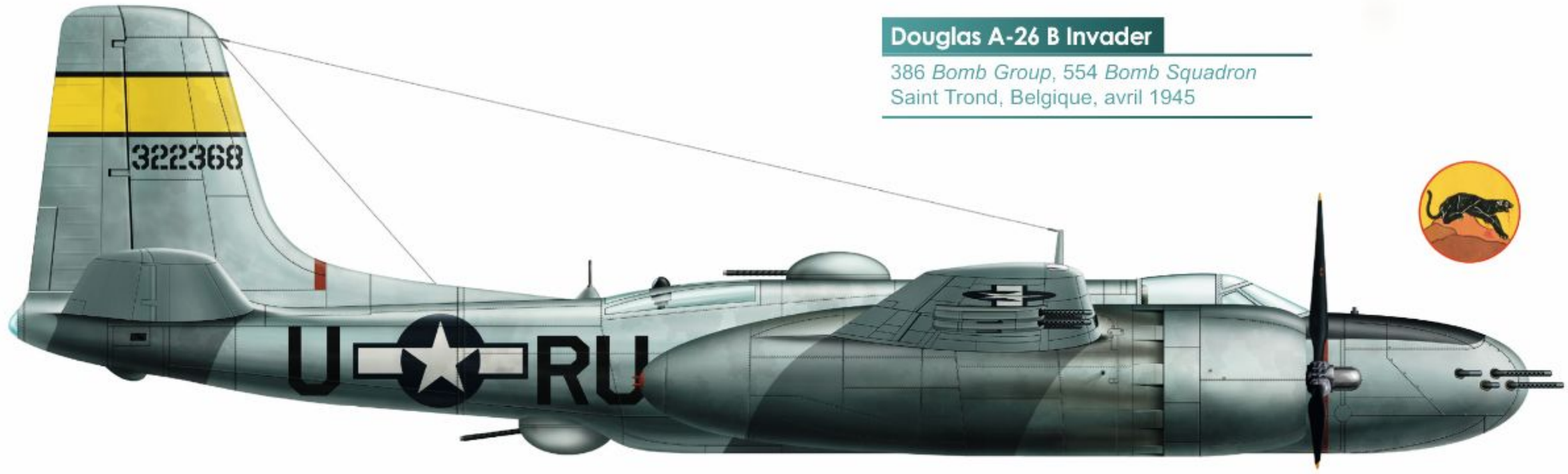
322 *Bomb Group*, 450 *Bomb Squadron*
Andrew Field, Royaume-Uni, novembre 1943

Douglas A-26 B Invader

409 *Bomb Group*, 642 *Bomb Squadron*
Brétigny, France, novembre 1944

Douglas A-26 B Invader

386 *Bomb Group*, 554 *Bomb Squadron*
Saint Trond, Belgique, avril 1945



TROIS ANS AU FRONT !

Il existe sans doute plusieurs façons de conclure ce chapitre un peu oublié, mais néanmoins unique d'une guerre aérienne vieille maintenant de près d'un siècle.
Au risque de paraître à certains un peu court et sans néanmoins que j'amputasse mon propos, on peut, je crois, l'imaginer à la façon d'Edmond Rostand sur le mode de sa fameuse tirade du nez dans sa pièce Cyrano de Bergerac.

Statistiques

Les Medium ont effectué entre mai 1942 et mai 1945, 32 % de toutes les sorties réalisées par les bombardiers de l'USAAF contre les puissances occidentales de l'Axe. Ils ont largué 14 % du tonnage total des bombes que l'aviation américaine a fait pleuvoir sur le Reich allemand, l'Italie fasciste et l'ensemble des autres territoires sous leur domination. Ils ont dans le même temps tiré 10 % des munitions, consommé 12 % du carburant et subi 16 % des pertes.

Comparatif

Bien que comparaison ne soit pas raison, on n'échappera pas à celle, classique entre le B-25 et le B-26. Selon un avis largement partagé chez les vétérans, le Mitchell était un très bon avion tandis que le Marauder était avant tout une arme. Tel est le sens des propos tenus au début des années 1980 par le colonel Paul Badré un ancien de l'Armée de l'Air et à ce titre également qualifié sur DB-7.
« Je n'ai été que modérément enthousiasmé par le B-26 à l'issue de mon premier vol en double commande. Je le trouvais très lourd et relativement moins stable et maniable que ne l'étaient nos vieux DB-7. Vers la fin du stage (à Telergma en 1943) j'ai pu piloter un B-17 qui servait pour l'entraînement de nos bombardiers. Cette « Forteresse volante » me rappela beaucoup plus que le Marauder les avions américains que j'avais connus avant-guerre en particulier le DC-2. J'ai eu également l'occasion de prendre un jour les commandes d'un B-25 qui était utilisé pour le remorquage des cibles. C'était un appareil beaucoup plus maniable et agréable à piloter que le B-26. Mais finalement c'est le Marauder qu'on préférait pour partir au combat, car il était beaucoup plus robuste et résistant à la Flak ! »

Pathétique

« J'avais la frousse avant de partir en mission, et ça a été comme ça de la première jusqu'à la dernière. J'en ai fait 70. Cette peur qui vous vrille les boyaux était un tourment pire que la Flak. Quand elle s'empare de vous, vos pieds et vos mains deviennent comme des blocs de glace et vous devez lutter à chaque instant pour éviter qu'elle ne vous emporte. En fait, on ne contrôle plus grand-chose. Au cours de plusieurs sorties au-dessus du Brenner, aux pires moments de l'hiver, j'ai été contraint d'ouvrir la trappe, car j'étais en sueur et en même temps glacé de l'intérieur. Finalement pendant tout ce temps, j'ai fait comme les copains, je suis resté à mon poste et j'ai fait ce que j'étais censé faire : voler jusque sur l'objectif et y lâcher nos bombes ! » - William H Poole (310th BG)

Nostalgique

« Mon grand-père a volé sur B-26. Il est maintenant atteint de la maladie d'Alzheimer, mais quand nous avons regardé ensemble ''How Fly the Marauder'' j'ai vu son regard se rallumer ! » ■

◤ Photographié à la fin de 1941, ce B-25 appartient au 17th BG, première unité opérationnelle sur Mitchell, au sein de laquelle Doolittle recruta les équipages de son raid sur Tokyo. Le 17th BG devait par la suite être engagé en Méditerranée sur B-26 !

▶ La gueule agressive d'un B-26 B de la 8th AAF photographié durant l'été 1943. La machine est armée jusqu'aux dents, il faut bien cela pour s'attaquer à la « Festung Europa » !

▼ Des A-26 B Invader du 416th BG (671st BS porteurs du code d'identification 5C) photographiés en pleine action dans les dernières semaines de 1944. Le A-26, c'est la vitesse et la maniabilité du A-20 avec la charge offensive d'un B-25 !

Sauf mention contraire, toutes photos US Nara, USAAF et collection de l'auteur.

DOUGLAS A-20
PETIT, MAIS COSTAUD !

Le modèle G à « nez solide » a été l'une des principales versions du A-20 utilisées au combat par l'USAAF. Elle l'a été en parallèle avec la variante J, identique, mais doté d'un nez vitré. Il disposait d'une voilure à profil biconvexe asymétrique (NACA 23018 à l'emplanture et NACA 23010 aux extrémités). Chaque aile usinée en alliages légers affichait en outre un dièdre de près de 5° (4,7° très précisément) et était construite en trois sections : la principale, intérieure, du raccord avec le fuselage, courait jusqu'à 1,5 mètre à l'extérieur du fuseau moteur ; elle était reliée à celle couvrant l'extrémité de la voilure par un raccord terminal. La solidité de l'ensemble était garantie par un longeron lui-même renforcé par un faux longeron arrière. Ils supportaient des nervures sur lesquelles étaient rivetées des tôles d'aluminium rendues rigides au moyen des lisses longitudinales. Les rivets dits à tête noyée faisaient du A-20 un appareil parfaitement aérodynamique. Les bords de fuites étaient prolongés par des volets hypersustentateurs disposant d'un débattement pouvant atteindre 45°. Chaque aile portait également des ailerons de grande dimension eux-mêmes dotés de volets de compensation. L'ensemble des parties mobiles était sur le Havoc entièrement métallique.

Le fuselage comportait cinq caissons principaux. Celui situé à la pointe arrière supportait la dérive et les plans fixes. Le suivant recevait l'armement défensif et celui venant ensuite, sur lequel était fixée la voilure, supportait la soute à bombes. L'avant-dernier tronçon accueillait le poste de pilotage tandis que la pointe avant recevait l'armement offensif.

Le fuselage lui-même était constitué de deux demi-coques considérées dans un plan longitudinal. Elles étaient assemblées sur une série de cadres transversaux renforcés par des lisses recouvertes de tôles rivetées. L'empennage était entièrement métallique s'agissant des parties fixes. Les parties mobiles, y compris les fletners, en revanche, demeuraient entoilées. Le plan fixe de grande dimension affichait un dièdre de 10 %. Une caractéristique de cette famille d'avions conçue pour éviter que l'écoulement d'air ne soit à ce niveau perturbé par l'échappement des puissants moteurs. Il s'agissait en l'occurrence de P&W R-2600-23, radial en double étoile de 14 cylindres développant une puissance unitaire de 1 700 ch. Ils entraînaient une hélice tripale à vitesse constante d'un diamètre de 3,44 mètres produite par Hamilton Standard. Ils étaient en outre dotés chacun d'un compresseur simple à deux vitesses, idéal pour les opérations à basse altitude. Les R-2600 venaient prendre place sur des fuseaux à l'aérodynamisme très étudié. Ils s'étendaient très en arrière du bord de fuite, leur partie supérieure se fondant parfaitement dans l'intrados. Ils recevaient également dans leur parie antérieure des jambes du train principal.

▶ Un A-20 H entraîne à sa suite cinq de ses congénères à nez solide A-20 G en mission à basse altitude au-dessus de la France.

◢ Belle vue d'un A-20 arborant un camouflage deux tons !

▼ Concrétisation pratique du Model 7B, le Douglas DB-7 est l'ancêtre direct du A-20, dont les premiers exemplaires sont livrés en 1939 à l'armée de l'Air !

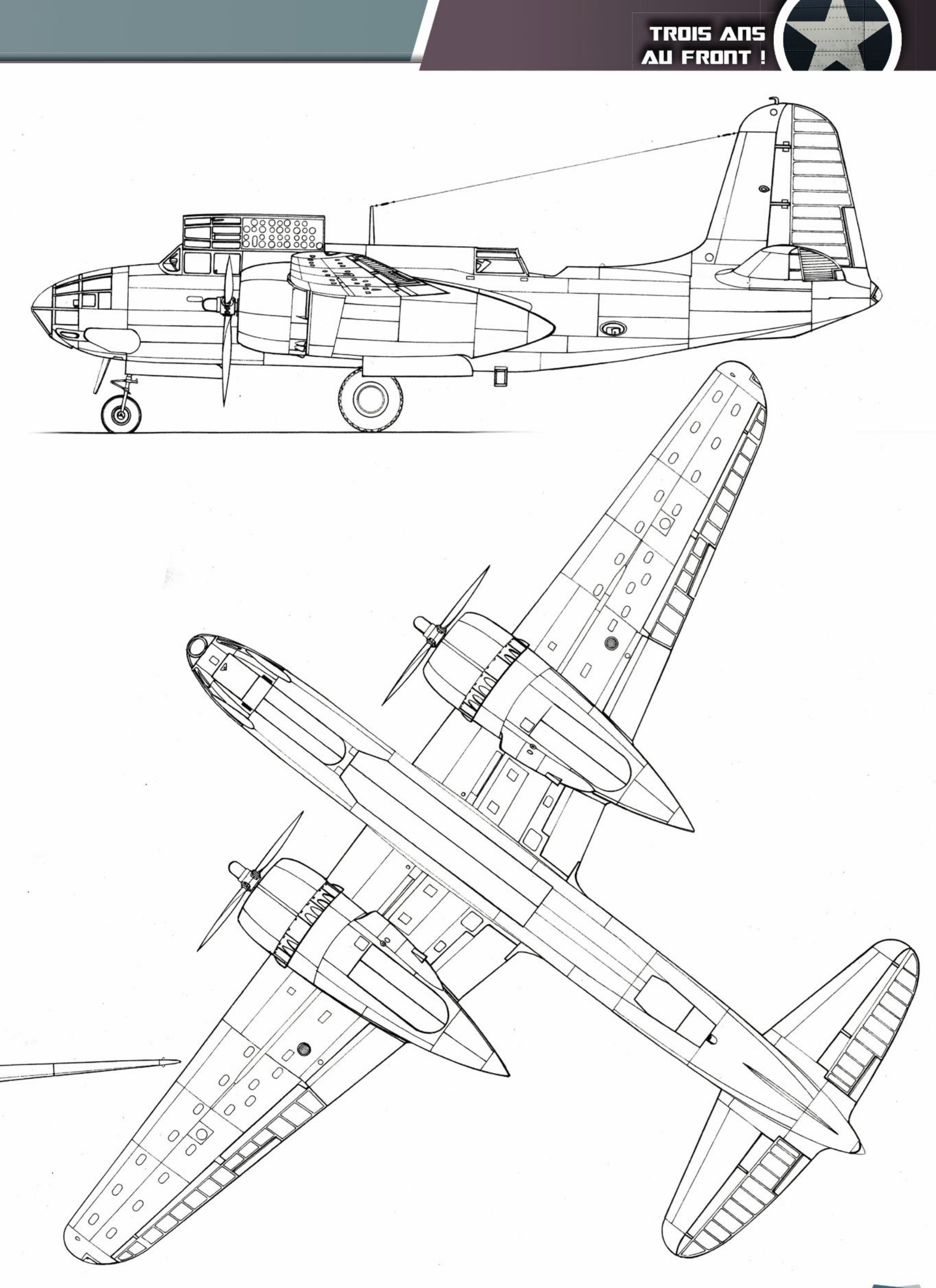
Escamotables, celles-ci, après une translation vers l'arrière, venaient prendre place à l'intérieur des fuseaux où elles disparaissaient. Le maintien du rendement aérodynamique étant garanti par les trappes au profil parfaitement étudié clôturant hermétiquement le puits de train. S'agissant d'un train tricycle, la roulette de nez s'escamotait de la même façon au terme d'une translation arrière dans un logement aménagé en dessous du poste d'équipage. Quatre réservoirs principaux étaient installés pour les deux plus importants dans la partie intérieure de la voilure et sur l'extérieure pour les deux de moindre contenance. Ils étaient chacun de type auto-obturant et munis d'un dispositif de vidange rapide. À ceux-là s'ajoutaient dans le fuselage deux réservoirs auxiliaires montés au-dessus de la soute à bombe qui elle-même pouvait recevoir une nourrice supplémentaire de grande capacité en vue de vols de convoyage. Sans recourir à cet expédient, le A-20G disposait d'une capacité normale d'emport de 2 700 litres de carburant.

Le système hydraulique prépondérant commandait la manœuvre du train d'atterrissage, des volets, de la soute à bombes, l'ouverture des volets de radiateur et jusqu'au freinage. La charge offensive pouvait s'élever jusqu'à 1 800 kg avec dans ce cas la mise en œuvre de lance-bombes additionnel sous voilure. Servi par un équipage de trois hommes, un bombardier navigateur à l'avant, un pilote au milieu et un mitrailleur à l'arrière. Le A-20G disposait selon les versions de 4 canons M-2 de 20 mm ou de 6 mitrailleuses de 12,7 mm calibre 50 à l'avant et à l'arrière pour sa défense d'une tourelle mobile (hydraulique) Martin. Celle-ci était armée par deux mitrailleuses M-2 de calibre 50 (remplaçant après la production du 750e exemplaire) l'unique 12,7mm servie manuellement. En outre une Mitrailleuse de calibre 30 ou 50 pouvait être montée en position ventrale. ■

Douglas A-20B Havoc

Plans au 1/76e

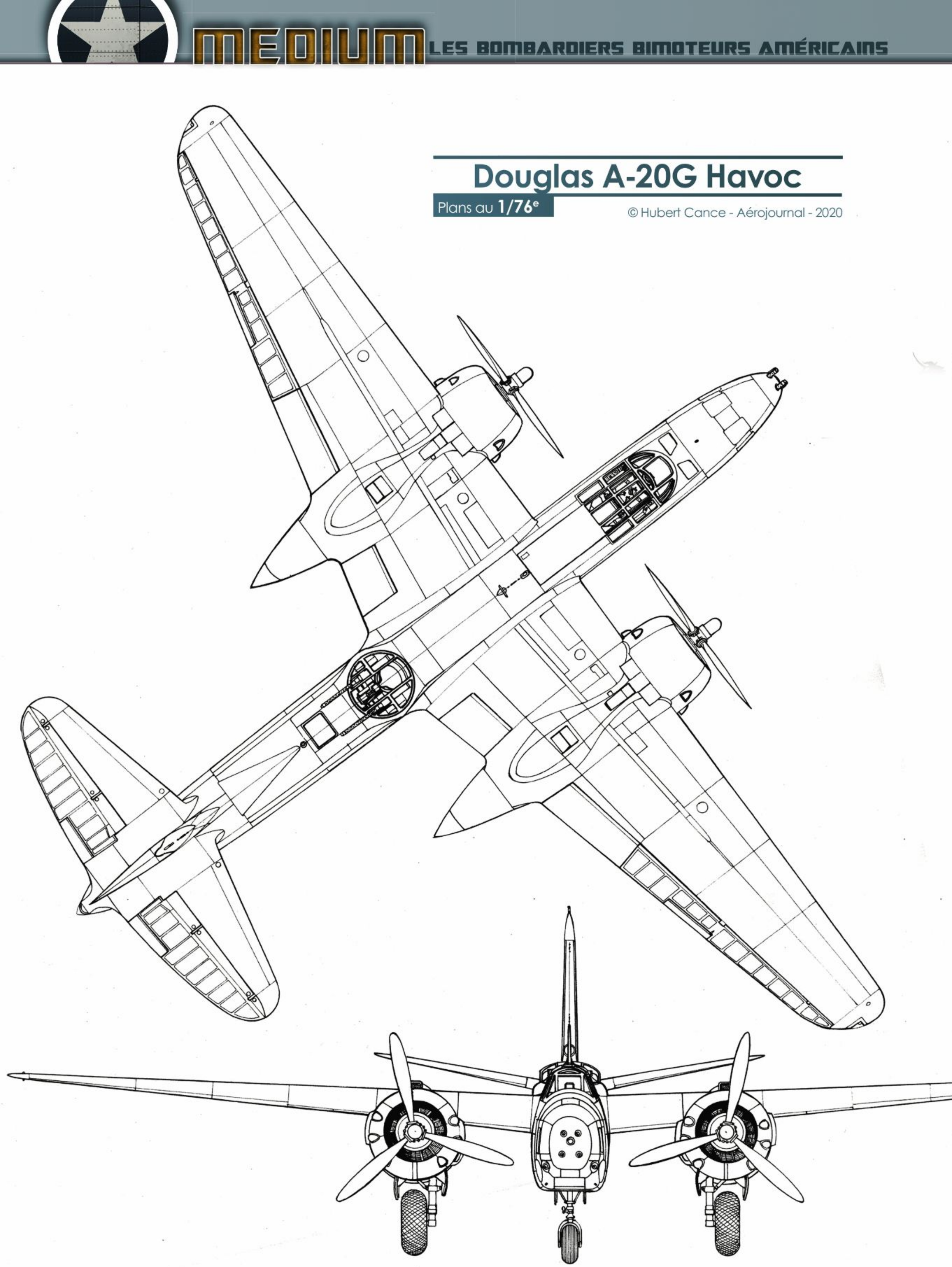
© Hubert Cance - Aérojournal - 2020

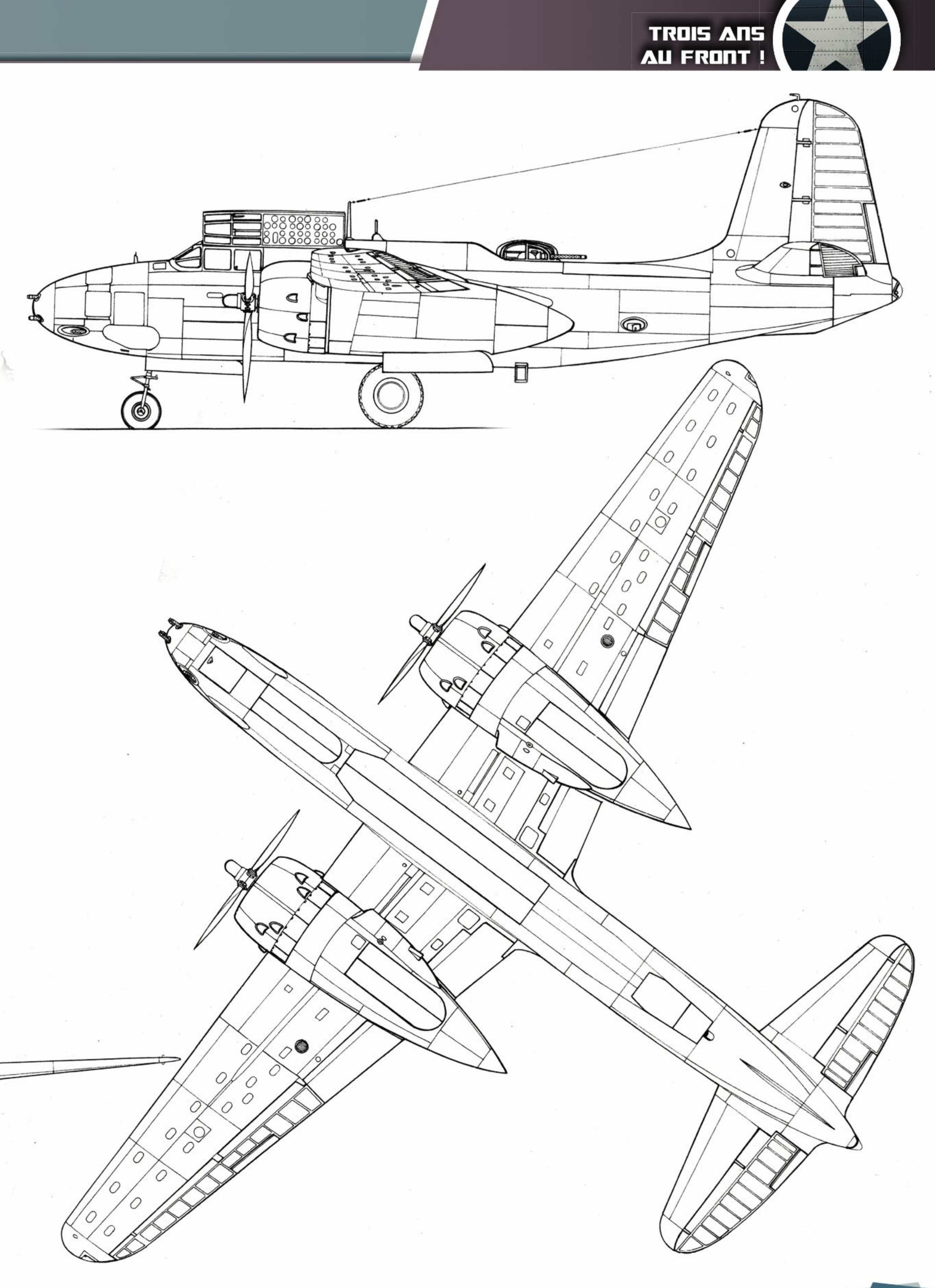


Douglas A-20G Havoc

Plans au 1/76e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2020





B-25 MITCHELL
LA BÊTE DE GUERRE !

Bimoteurs, bi-dérives de construction entièrement métallique (à l'exception de certaines parties mobiles des gouvernes), les B-25 H/J Mitchell en service en 1944 étaient dotés d'un train d'atterrissage tricycle escamotable, manœuvré grâce à la force hydraulique.

La voilure était caractérisée par son dièdre lui donnant de face un profil en M aplati. Elle se composait de 5 éléments principaux (un tronçon central traversant, deux demi-ailes externes et deux sections extérieures). Les ailes reposaient sur deux longerons. Leur rigidité était garantie par des nervures et des lisses. Le bord de fuite était occupé par quatre surfaces mobiles : il s'agissait classiquement de deux volets disposés sur la partie intérieure de chaque aile de part et d'autre du fuseau moteur, et de deux ailerons sur leur partie extérieure. Seuls ces derniers étaient entoilés.

Le fuselage s'organisait autour d'un tronçon principal, sur lequel venait s'emplanter les ailes et qui était pour l'essentiel constitué par la soute à bombe. À l'avant était positionnée la section supportant le poste de pilotage, en dessous duquel prenait place la jambe du train avant une fois rétractée. De part et d'autre de cette nacelle, sur sa partie basse, pouvaient être fixées quatre nacelles profilées (blisters) abritant autant de mitrailleuses Browning M2 de 12,7 mm Calibre 50 alimentées à raison de 400 coups par armes. Tirant vers l'avant, celles-ci étaient actionnées par le pilote.

Au-dessus de ce poste d'équipage, en arrière de la cabine de pilotage, était installée une tourelle Bendix Model R. Entraînée par un moteur électrique sur un azimut de 360°, elle était armée de deux mitrailleuses supplémentaires de même calibre pouvant atteindre une hausse de 92°. Également pourvues à hauteur de 400 coups, elles avaient une vocation à la fois défensive et offensive.

La pointe avant du fuselage dans la configuration « solid nose » est armée d'un canon de 75 mm E-13E1 dans sa partie basse et de 2 ou 4 mitrailleuses de calibre 50 dans sa partie haute, soit de 8 armes du même calibre pour les J à nez pleins. Le canon alimenté manuellement disposait d'une provision de 14 obus. L'avant de la version « bombardier », rappelant une serre, abritait le poste du navigateur/ bombardier. Celui-ci ayant la charge d'une mitrailleuse 12,7 mm sur affût flexible K-4 (1 300 coups) chargée de la défense du secteur avant. Pareillement alimentée, le tir d'une seconde M2 fixée sous le plancher de son poste pouvait être déclenché par le pilote qui disposait d'un viseur N-B.

L'armement était complété dans la section arrière du fuselage par deux postes de tir latéraux. Armés chacun d'une M-2 (250 coups) ils étaient aménagés en décalé afin que les servants (le plus souvent il n'y en avait qu'un seul) ne se gênent pas mutuellement lors des tirs. Enfin un poste de tir arrière de type Bell M-7 ou M-8A, électrohydraulique établi au-delà du plan fixe permettant au mitrailleur posté à cet endroit de mettre en œuvre, grâce à un viseur perfectionné N-8, deux autres mitrailleuses calibe 50 chacune disposant de 600 coups.

Certaines versions du B-25 J pouvaient donc emporter en plus de leur chargement offensif 14, 16 voire 18 mitrailleuses lourdes M-2 (7 700 projectiles garnissant leurs casiers) soit bien davantage que le cuirassé volant quadrimoteur YB-40 dérivé du B-17 et prévu à l'origine pour escorter ses congénères. Une telle puissance de feu constitue sans doute record pour un avion de combat de la deuxième guerre mondiale.

Pour sa part, le fuselage était de type classique. Organisé autour de quatre longerons principaux, il était constitué de deux demi-coques reposant sur des cadres transversaux et de lisses longitudinales sur lesquels étaient rivetées les tôles du revêtement.

L'empennage était constitué d'un plan fixe horizontal organisé comme la voilure autour de deux longerons. Il était caractérisé par ses deux dérives verticales. La profondeur et les gouvernes de direction entoilées étaient en outre équipées de tabs de corrections.

Les moteurs étaient des Wright R-2600-13 ou 29 Twin Cyclone, un 14 cylindres en double étoile développant 1 724 ch au niveau du sol et 1 470 ch à 10 000 pieds. Dotés

▶ & ◢ Vol de B-25 J du 340th BG, 488th BS, photographiés durant l'automne 1944 au-dessus de la Corse.

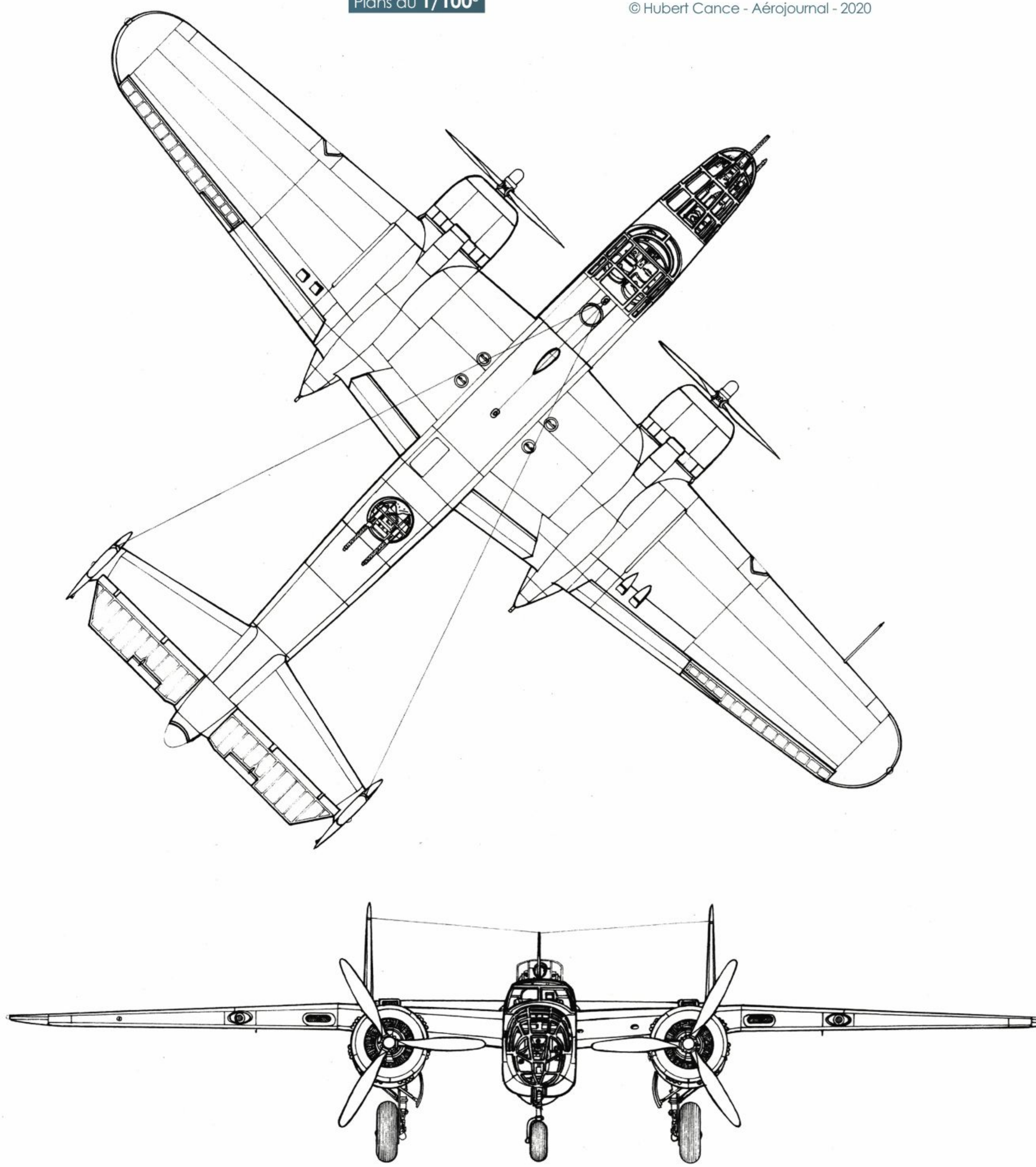
◣ Une scène digne du roman « Catch 22 » : les hommes du 487th BS (340th BG) sont réunis pour écouter l'allocution d'un Colonel à l'ombre du B-25C « Rosie », un vétéran ayant à son actif 70 missions de guerre. L'état des appareils environnant et des arbres (victimes de l'Etna) donne à penser que la scène se déroule en avril 1944, avant le déploiement de l'unité en Corse.

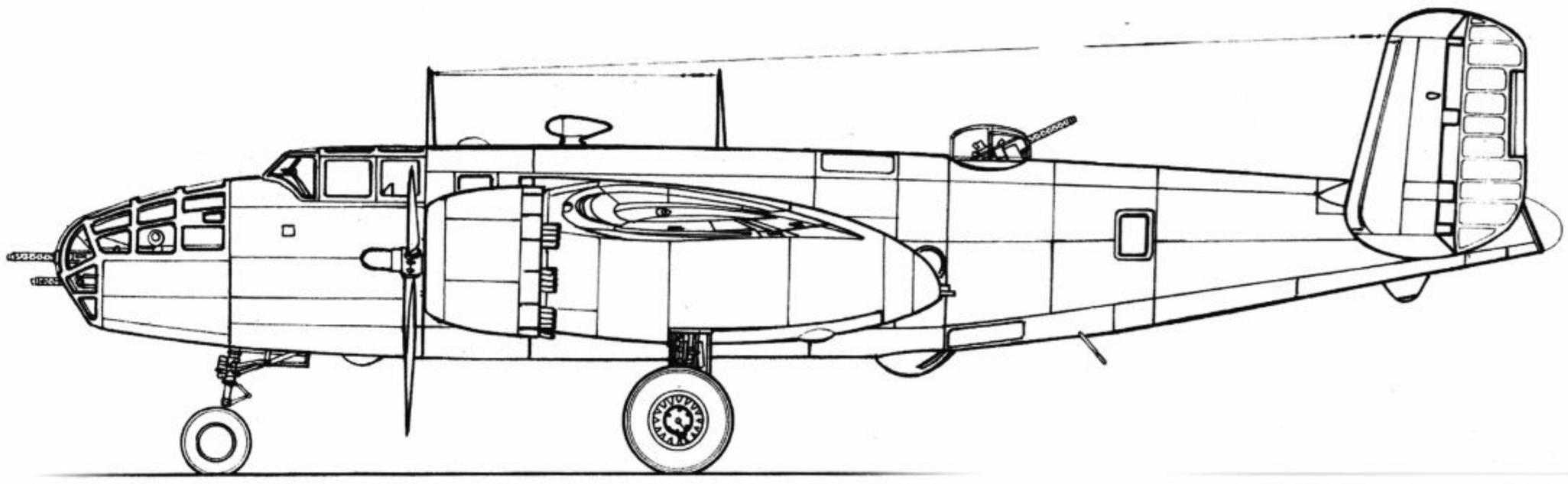
chacun d'un turbocompresseur, ils entraînaient une hélice tripale Hamilton Standard. D'un diamètre de 3,83 mètres celle-ci était équipée d'un système permettant sa mise en drapeau. Les moteurs se trouvaient placés à l'extrémité de fuseaux parfaitement profilés servant en outre à la rétractation du train principal qui se faisait vers l'arrière à l'instar de la cinématique de la roulette de nez. Les Wright supportaient au décollage une pression d'admission plus élevée que les P&W des B-26 de sorte que même « chargé comme une bourrique » le B-25 décollait toujours plus court que sont concurrents de chez Martin. Il disposait aussi d'un rayon d'action bien plus important. Pour ce faire le constructeur avait casé des réservoirs un peu partout : 10 dans les ailes, 4 dans le fuselage et 4 dans les fuseaux moteurs ! Aucun n'avait une capacité très importante, mais ensemble, ils permettaient au B-25 d'emporter plus de 4 000 litres d'essence d'aviation à 100-130 d'indice d'octane garantissant une distance franchissable de l'ordre de 2 500 km (3 200 avec des réservoirs supplémentaires en soute) contre 1 800 km au Marauder. Un équipage se composait normalement de 6 hommes, soit de l'avant vers l'arrière : un bombardier-navigateur, un pilote, un copilote, un radio-mitrailleur et deux mitrailleurs. ■

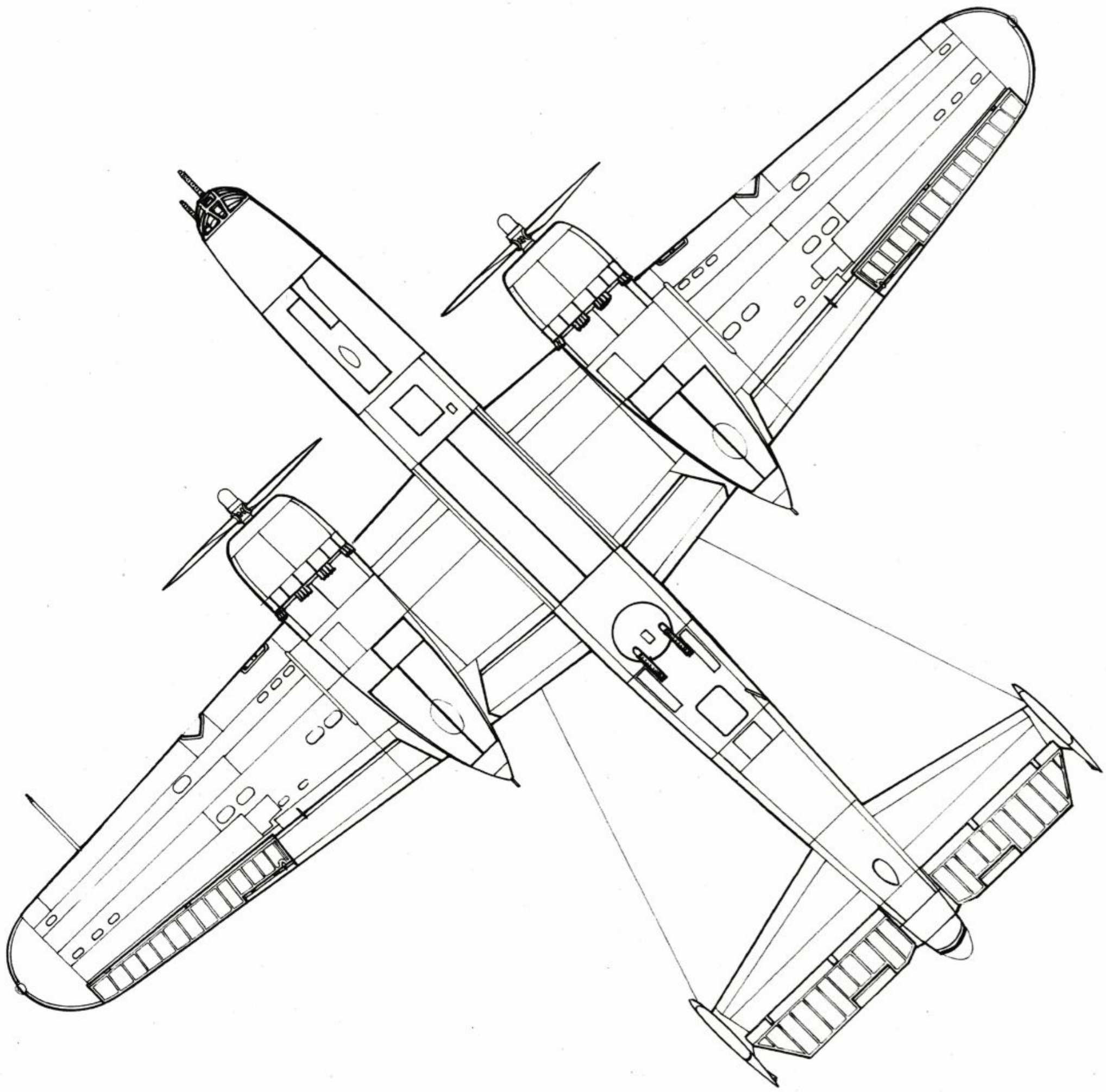
North American B-25C Mitchell

Plans au 1/100e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2020



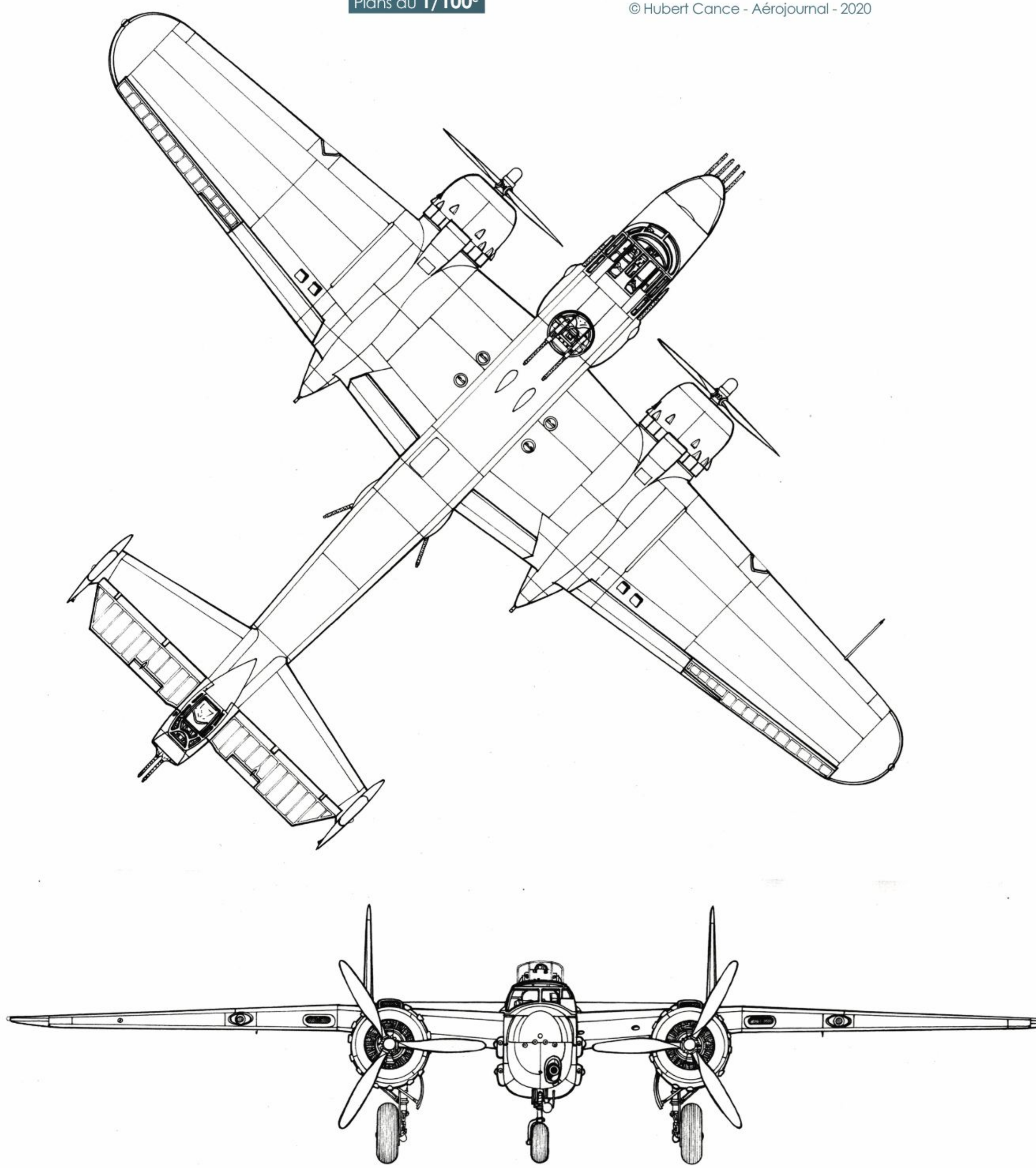


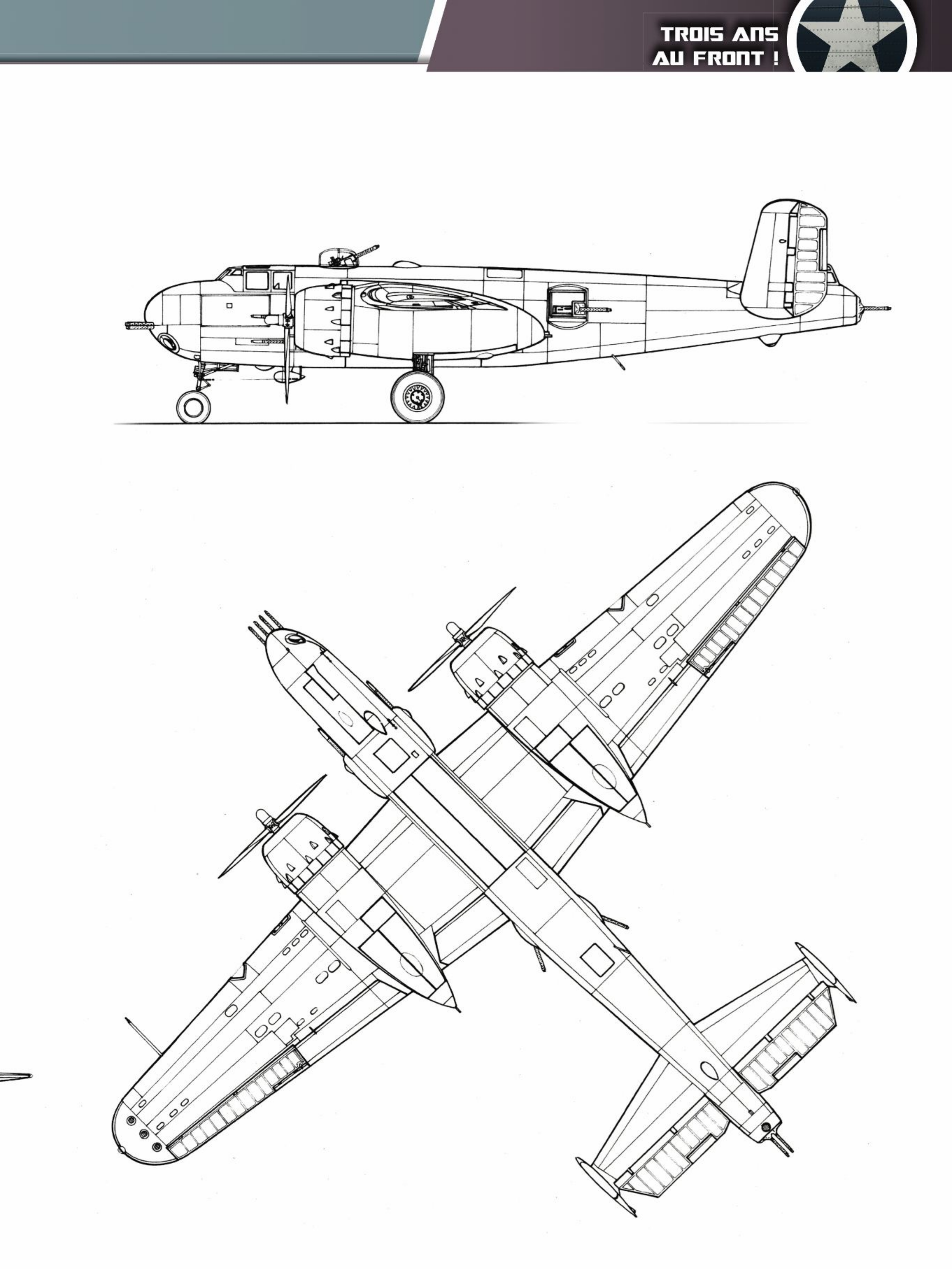


North American B-25H Mitchell

Plans au 1/100e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2020





B-26 MARAUDER
UN FAISEUR DE VEUVES ?

« C't'avion est vachement facile à piloter. Vous suffira d'étudier à fond le manuel pour savoir comment l'faire voler. Ce n'est pas dur, tout est écrit ! Après c'très simple avec c't'engin tout ce que vous aurez choisi d'ignorer risquera de vous tuer. Alors au boulot ! » Ainsi parlait sur le parking du terrain Del Rio, Texas, l'instructeur du jeune 2nd lieutenant Charles « Chuck » O'Mahony en présentant le B-26. « Chuck » est alors tout juste breveté, il « n'a pas piloté grand-chose de plus compliqué qu'un AT-17 ». Le voici donc très impressionné d'avoir été sélectionné pour dompter « le monstre » et ce premier contact n'arrange pas les choses...

Il faut dire qu'à l'automne 1943, le Marauder à mauvaise réputation au sein des écoles de pilotage et des cours transformation opérationnelle de l'Army Air Force, où on le désigne fréquemment comme « The Flying prostitute » (la « gourgandine volante », pour rester poli...), « The Baltimore Whore » (la « catin de Baltimore », là encore pour rester correct...), « The Widow maker » (le « faiseur de veuves ») ou encore « Flying coffin » (le « cercueil volant »).

Les raisons de cette défiance sont à rechercher dans la série d'accidents qui a frappé les premières classes de navigants levées en masse et formées à la hâte en 1942. Comme l'a résumé le pilote d'essais Vincent W Burnett : « A red hot plane flew by real green crews. »

Il s'agit donc à première vue d'une équation simple : avion pointu + équipages néophytes = nombre record d'accidents ! Serait-elle trop simple? L'avion était-il en effet aussi difficile à manier qu'on l'a dit et les équipages affectés aux unités en voie de constitution étaient-ils vraiment aussi novices qu'on l'a prétendu ? Ce modèle de bombardier a-t-il dans ces conditions connu un taux alarmant d'accidents ou, au contraire, ses statistiques de pertes à l'entraînement le situent-elles dans la norme ?

Pour de bonnes ou de mauvaises raisons au début de sa vie opérationnelle, le B-26 a donc été sur la sellette. Un diagnostic a été posé par les autorités civiles et militaires saisies à l'époque du problème et des solutions ont été mises en place pour y pallier. En tout état de cause ce fut une crise grave que Martin a surmontée. Nous allons voir comment.

Quand les USA entrent en guerre, les B-26 et B-26A sont en production. Ils sont porteurs dans différents domaines d'indéniables percées technologiques. Le Marauder est, comme on l'a vu, le premier bombardier équipé d'une hélice quadripale de grande dimension, d'un vrai poste de tir arrière et d'une tourelle dorsale Matin-Bell actionnés électriquement. Jusqu'alors les tourelles étaient soumises aux aléas de fonctionnement engendrés par des systèmes hydrauliques sujets aux fuites. Le Marauder innove également d'un point de vue aérodynamique. Il bénéficie à ce titre d'une technique nouvelle de rivetage qui en fait un avion lisse, sur lequel tout est fait pour favoriser l'écoulement d'air. Dans un même ordre d'idée, le fuselage épuré est conclu par un plan fixe caractérisé par un dièdre de 8°. L'avion est également muni d'une pointe avant profilée intégralement moulée en plexiglas. Le bombardier, qui bénéficie ainsi d'un large champ de vision, dispose d'un mécanisme électrique de largage des bombes : celui-ci n'est que l'un des nombreux systèmes embarqués actionnés de la sorte qui font de l'appareil un précurseur en la matière. Il en va de même avec l'utilisation des plastiques. Jamais jusqu'alors ceux-ci n'ont été employés (hors parties vitrées) à une aussi grande échelle dans la construction aéronautique (plus de 400 pièces et composants). Le poste principal d'équipage regroupe pilote, copilote, radio et navigateur dans un espace traversant relativement vaste et confortable. Cette disposition favorisant la communication et l'entraide constitue également évolution notable cette fois dans la politique de l'USAAF en matière d'ergonomie. Cependant, comme les premiers essais l'ont souligné, ce sont les caractéristiques de vol de cette machine d'avant-garde qui demeurent les plus déroutantes pour ceux, pas toujours bien préparés qui, les découvrent.

Il s'agit, d'une part, de réservistes mobilisés qui souvent n'ont volé que sur des matériels obsolètes comme les B-12 et de pilotes d'active qui sortent à peine du B-18, avion dont on a pu dire qu'il décollait, volait et atterrissait toujours à la même vitesse, et enfin de nouveaux brevetés. Ceux-ci avec 250 heures de vol inscrites sur leur carnet n'ont rien connu de plus performant jusque-là que le AT-9 voire le seul AT-6. Les uns et les autres passent donc d'avions classiques et de fait relativement rassurants à un appareil doté d'un train tricycle, surpuissant, dur à maîtriser en approche et qui se pose à une vitesse ou les autres volent encore en croisière ! De plus, la découverte du poste de pilotage constitue en elle-même un vrai choc culturel. Avec l'engin de Martin on passe sans transition de l'avion d'aéro-club à peine amélioré, contrôlé au moyen d'un manche, de deux palonniers et de quelques indicateurs et cadrans épars, à un Léviathan au tableau de bord copieusement garni de 35 cadrans, tous importants, auxquels s'ajoutent 45 contacteurs, leviers et manettes. Un pilote de B-26 doit en outre au cours d'un même vol assumer la charge de 17 procédures

◥ Le successeur désigné du 26 de chez Martin est le 26 de chez Douglas, ici un A-26 C photographié lors d'une évaluation opérationnelle conduite en Grande-Bretagne. L'avion est alors à la veille d'entrer en service, plus de deux ans après son premier vol.

◣ B-26 G du 323rd BG.

distinctes et contrôler pour ce faire autant de systèmes différents. La responsabilité du copilote demeure spécifiquement engagée pour la réalisation d'au moins 9 autres actions vitales ! La Check List elle-même est longue de plusieurs pages au fil desquelles un grand nombre d'opérations apparaissent accompagné de la mention «caution» (attention). Le manuel d'utilisation que chacun doit connaître parfaitement prend dès lors l'allure d'une véritable bible, non seulement du fait de sa récitation quotidienne ânonnée à l'unisson par les novices, que de la dimension même de l'ouvrage. Le film d'instruction « how fly the B-26 » projeté à partir de 1944 au début de chaque cycle de formation tient lieu de ce point de vue d'aimable divertissement.

Le sang-froid dont fait preuve en studio l'acteur Don Porter est, avec la pédagogie, une des qualités majeures que doivent déployer les véritables pilotes instructeurs. Les élèves effectuent en général avec eux une quinzaine d'heures de vol en place droite pour se familiariser avec la bête (le comédien Craig Stevens paraît à l'aise au bout de 15 minutes ...). Le fait de voler en place gauche offre aux moniteurs plus de confort du fait de l'habitude prise d'occuper ce siège et surtout un accès direct aux freins !

Pendant cette phase d'acclimatation, leur rôle consiste à démontrer toute l'étendue de ce qu'il est raisonnablement possible de demander au Marauder et d'inculquer aux stagiaires les principes de base du maniement de l'appareil. À la fin d'un cursus de 9 semaines en OTU, ceux-ci auront accumulé une centaine d'heures, dont un bon tiers en tant que commandant de bord. Comme s'en est souvenu « Chuck » O'Mahony officiellement qualifié sur Marauder le 18 janvier 1944 : « J'en savais alors assez pour apprécier cet avion difficile. En quittant Del Rio nous demeurions vigilants mais nous n'étions plus effrayés par le soi-disant faiseur de veuves. Il était finalement facile à poser à condition de disposer d'une piste longue comme la moitié du Texas. Rapide et réagissant en vol à la moindre sollicitation, le B-26 représentait à nos yeux une sorte de chaînon manquant entre les chasseurs et les bombardiers en offrant à ceux qui le pilotaient le meilleur des deux genres. »

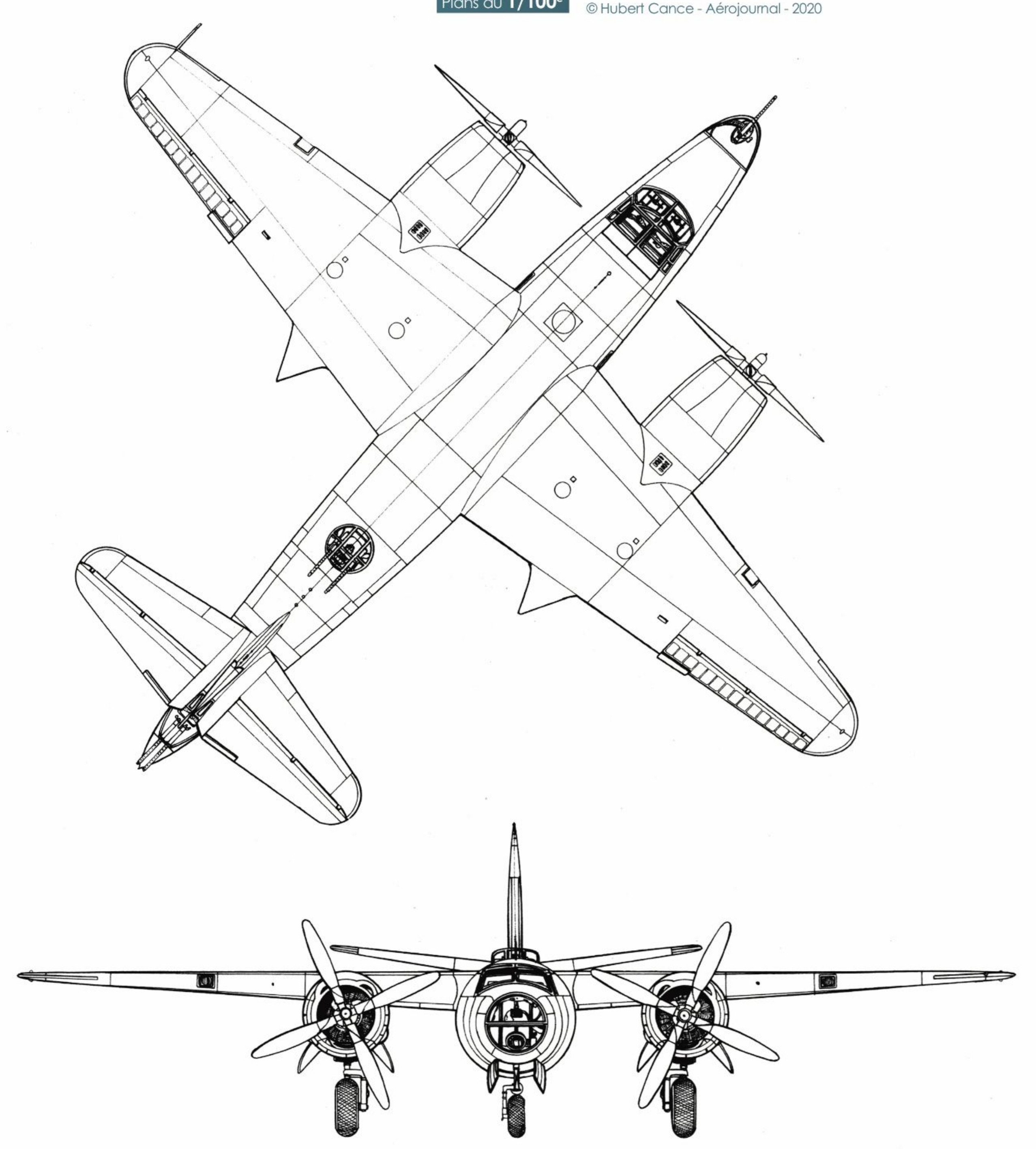
Après la qualification, les classes sont dispersées : certains pilotes sont affectés aux tâches d'instruction, d'autres aux missions de servitudes, la majorité rejoint à Barksdale le pôle des équipages de renfort. Tous vont dans ces conditions continuer à accumuler de l'expérience. Ainsi donc quand, en 1944, un pilote de B-26 arrive en première ligne, il affiche au compteur a minima un bon demi-millier d'heures de vol dont plus du quart sur son avion d'arme.

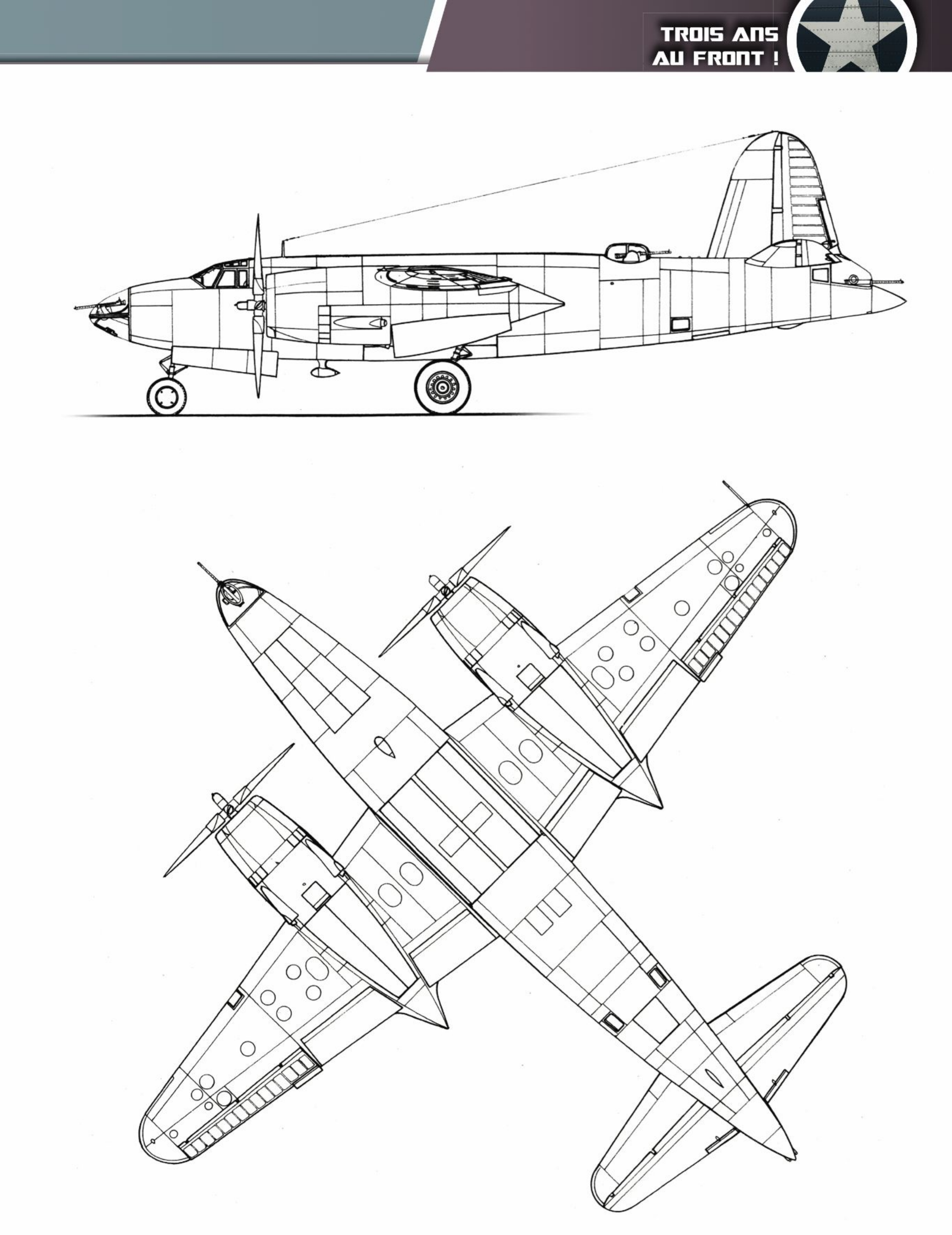
En 1942, ces standards ne sont pas encore parfaitement établis et qui plus est le Maraudeur des premières versions « short wings » n'est pas un avion de tout repos. Capable de perdre facilement 1 000 mètres d'altitude lors d'un décrochage tout comme de partir en vrille pour peu que le nez pointe trop haut ou trop bas ou encore que le régime moteur soit mal adapté, il donne souvent des sueurs froides à son équipage. La technique retenue dès l'origine pour les vols d'instruction exige de ce fait des nerfs d'acier de la part des formateurs puisqu'elle consiste à laisser se développer la faute de pilotage jusqu'à son paroxysme avant de reprendre le contrôle, si possible! Toutes les erreurs ne peuvent cependant être rattrapées à temps... Ce paramètre strictement humain suffit-il à expliquer à lui seul la série d'accidents ayant endeuillé les OTU de Tampa, de Barksdale et dans une moindre mesure de Del Rio ? Sans doute pas, mais néanmoins dans de larges proportions. ■

Martin B-26B Marauder

Plans au 1/100e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2020

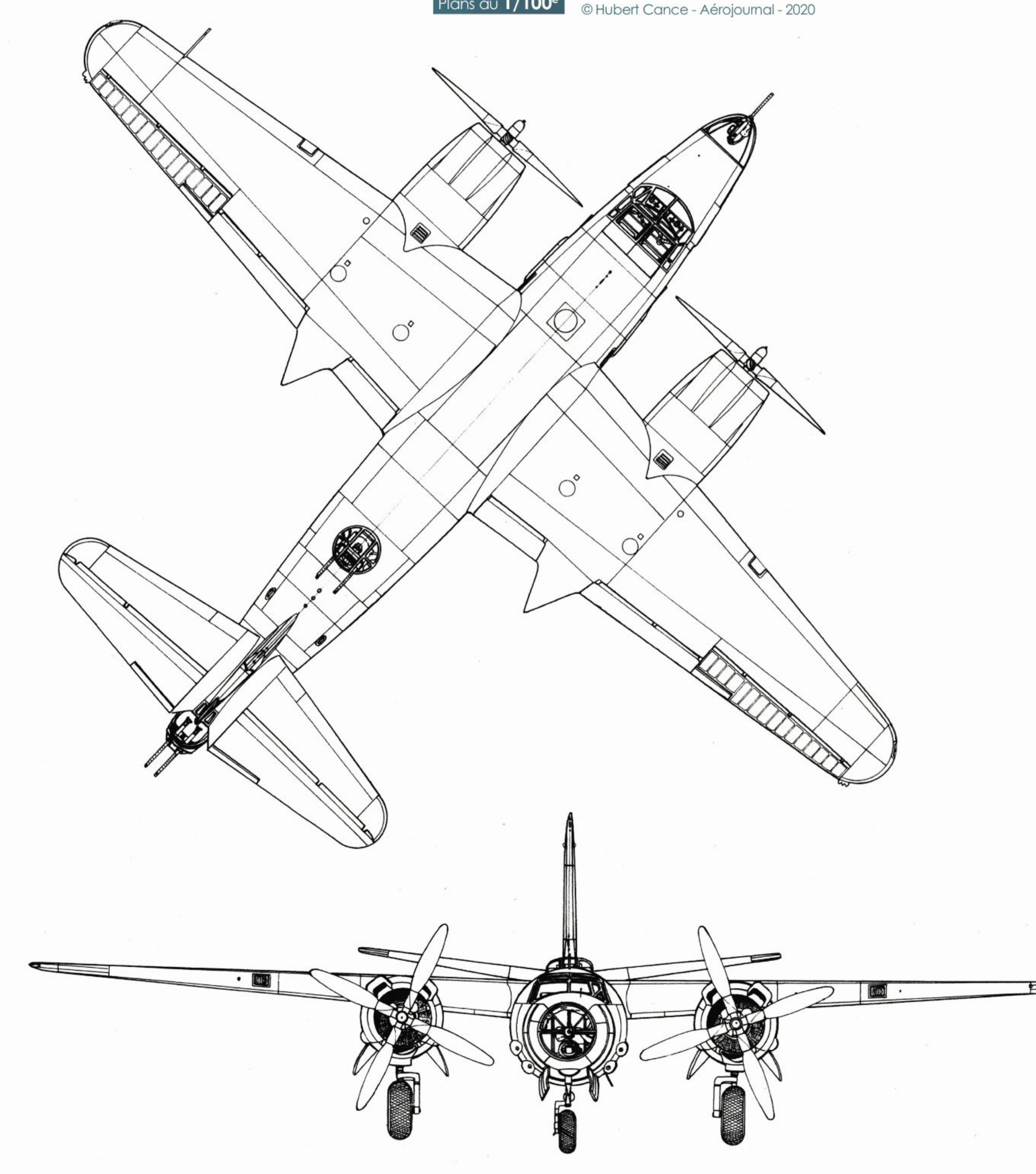




Martin B-26G Marauder

Plans au **1/100e**

© Hubert Cance - Aérojournal - 2020



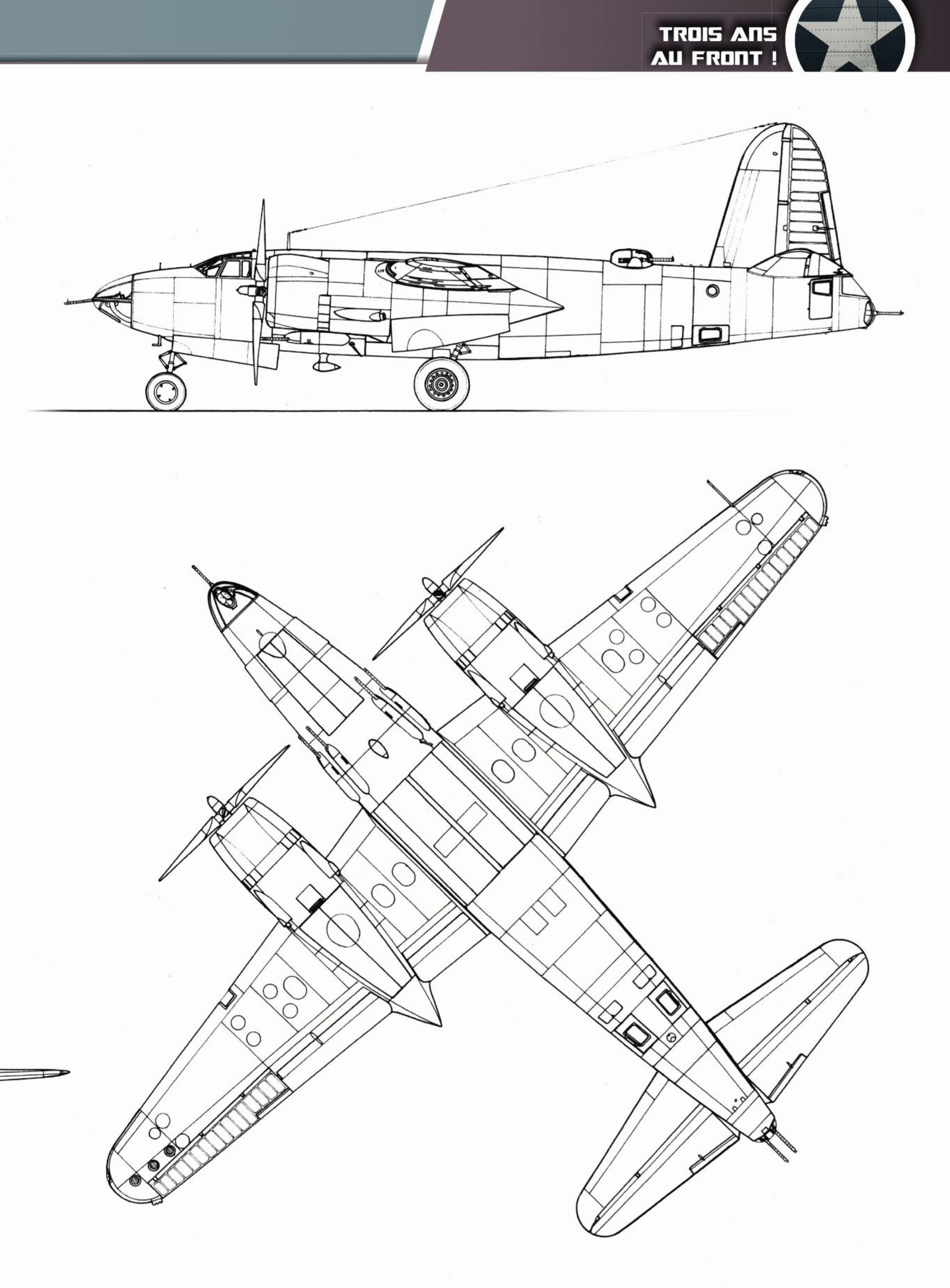


Tableau comparatif de performances

	A-20G-10-DO	B-26B-2MA	B-26G-10-MA	B-25C-10-NA	B-25J -20-NC	A-26B-20-DT
Entrée en service	1943	1942	1944	1942	1944	1944
Dimensions						
Envergure en m	18,69	19,81	21,64	20,6	20,6	21,34
Longueur en m	14,63	17,75	17,09	16,13	16,13	15,24
Hauteur en m	5,36	6,05	6,2	4,8	4,8	5,64
Surface alaire en m²	464	602	658	610	610	540
Masses						
Vide en kg	7 250	10 151	10 750	9 208	8 836	10 147
En charge (kg)	7 652	12 338	14 334	11 849	11 849	12 519
Maximale en kg	12 338	15 422	17 237	15 422	15 876	15 876
Charge alaire en kg/m²	177,5	200,6	234,5	209,1	209,1	250
Ratio masse et puissance	2,4	3,1	3,6	3,5	3,5	3,1
Performances						
Vitesse max en km/h	545	510	446	457	442	571
Vitesse croisière en km/h	438	418	362	381	328	457
Taux de montée en m/min	430	381	187	277	240	376
Plafond pratique en m	7 865	7 165	6 095	6 460	7 375	6 735
Autonomie en km	1 755	1 850	2 090	2 415	2 170	2 255
Distance franchissable max	2 100	4 505	3 380	4 425	4 345	5 150

Unités présentes en premières lignes

Groupes déployés	mai-42	déc.-42	mai-43	déc.-43	mai-44	déc.-44	mai-45
MTO	0	5	8	8	7	5	4
ETO	0	0	1	4	11	13	13
Total	0	5	9	12	18	18	17
Dotation	**mai-42**	**déc.-42**	**mai-43**	**déc.-43**	**mai-44**	**déc.-44**	**mai-45**
A-20	0	1	1	1	4	3	0
A-26	0	0	0	0	0	1	6
B-25	0	3	4	4	3	4	3
B-26	0	1	4	7	11	10	8

« Medium », Les vrais chiffres de l'accidentologie
(les « Heavies » sont donnés pour mémoire)

Types	B-29	B-17	B-24	B-25	B-26	A-20	A-26
Accidents	272	1,589	1,713	921	739	728	181
Taux/100 000 heures de vol	40	30	35	33	55	131	57
Accidents mortels	63	284	490	233	223	167	29
Personnels tués	461	1,757	2,796	936	993	303	77
Appareils détruits	119	479	746	446	408	331	50

Les « Medium » en chiffres

	ETO	MTO
	En service	En service
B-25	/	465
Période	/	05/44
B-26	1 012	321
Période	11/44	05/44
A-20	440	166
Période	09/44	06/43
A-26	489	138
Période	05/45	05/45
Sorties		
Bombardiers Lourds	332 904	187 410
Medium	131 051	113 221
Tonnage largué		
Bombardiers Lourds	714 719	382 075
Medium	164 187	139 197
Munitions de 12,7mm consommées		
Bombardiers Lourds	76 887 000	37 679 000
Medium	6 824 000	6 620 000
Pertes matérielles au combat		
Bombardiers Lourds	5 548	2 766
Medium	815	808
Causes pertes	Chasse	
Bombardiers Lourds	2 452	847
Medium	131	352
	Flak	
Bombardiers Lourds	2 439	1 313
Medium	492	306
	Autres causes	
Bombardiers Lourds	657	606
Medium	192	150
Revendications		
Bombardiers Lourds	6 098	3 178
Medium	103	510
Carburant consommé en litres		
Bombardiers Lourds	320 000 000	157 370 000
Medium	38 000 000	31 219000

En kiosque le 29 avril

LOS! n° 50

Numéro anniversaire

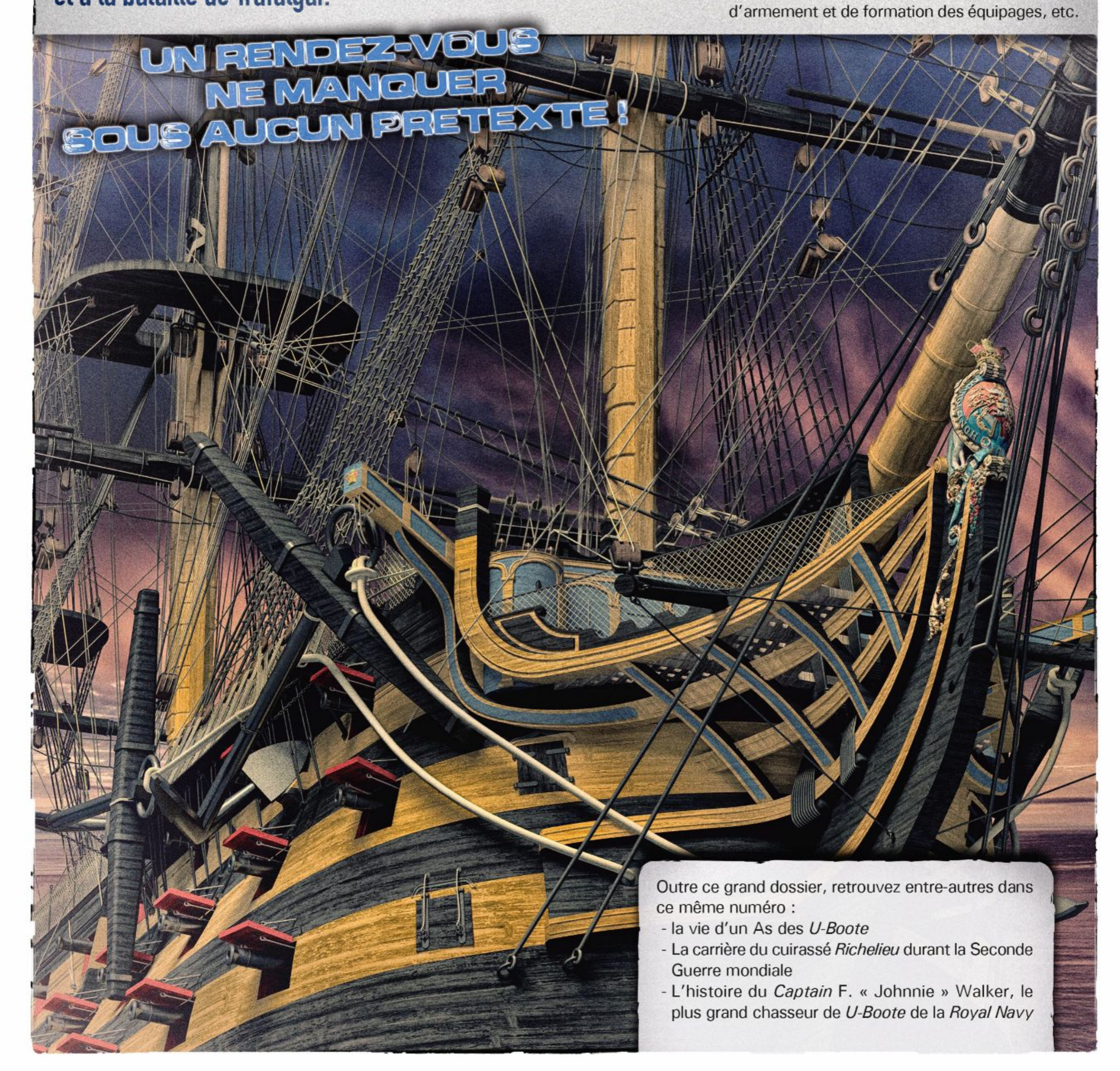
Pour fêter le cinquantième numéro de votre magazine préféré, la rédaction vous propose en avril un numéro exceptionnel, avec un imposant dossier de 30 pages consacré au magnifique « trois-ponts » *HMS Victory* et à la bataille de Trafalgar.

Le *Victory* de *Nelson*

LOS! 50 partira à la découverte du *Victory*, immense cathédrale de toile et de bois, afin de comprendre, grâce à de splendides vues 3D, comment cet énorme vaisseau était construit. Vous saurez tout sur son accastillage, son armement et sa voilure. On ne peut parler du *Victory* sans mentionner son commandant le plus fameux, *Lord* Horatio Nelson, et nous vous raconterons la vie et les combats de cet officier d'exception.

La bataille de Trafalgar

Nous partirons en haute mer pour vivre la bataille navale la plus célèbre des guerres napoléoniennes, celle qui vit l'affrontement des bâtiments les plus puissants des flottes française, espagnole et britannique. Nous vous expliquerons aussi la campagne navale qui l'a précédée, les tactiques en vigueur dans chaque camp, les visions de la guerre sur mer prévalant alors, les différences d'armement et de formation des équipages, etc.



Outre ce grand dossier, retrouvez entre-autres dans ce même numéro :
- la vie d'un As des *U-Boote*
- La carrière du cuirassé *Richelieu* durant la Seconde Guerre mondiale
- L'histoire du *Captain* F. « Johnnie » Walker, le plus grand chasseur de *U-Boote* de la *Royal Navy*

aero JOURNAL HORS-SERIE

MEDIUM

LES BOMBARDIERS BIMOTEURS AMÉRICAINS

À la fin des années 1930, pour qualifier ses bombardiers légers ou lourds, l'USAAC n'utilise dans sa nomenclature qu'une seule désignation : le « B », pour *Bomber*. L'*Air Corps* admet cependant que les appareils chargés des missions d'assaut, répertoriés dans son grand inventaire par la lettre « A » (Attack), peuvent également emporter des bombes.

Alors que le risque de conflit se précise, la frontière entre les deux catégories a tendance à s'atténuer. C'est finalement de cette confusion des genres que naîtra le bombardier moyen ou « *Medium* ». Mais, en disposer est une chose, savoir comment les utiliser en est une autre. De fait, à la fin 1941, l'USAAF n'a pas de doctrine sérieuse pour ses « Medium », tant elle est tiraillée entre la « Mafia des lourds », qui ne pense qu'en termes de raids stratégiques, et les tenants du bombardement en piqué, destiné à être directement engagé dans la bataille terrestre. Coincé entre ces deux écoles, qui ont vu leur magistère renforcé par l'analyse erronée que chacune a pu faire des affrontements européens, il n'y a alors quasiment aucun espace pour des bombardiers « classiques ». Les bimoteurs ne semblent guère réunir d'autres suffrages que ceux des comptables du Département du Trésor, qui y voient un moyen de produire en masse et pour pas cher. Et comme c'est celui qui tient les cordons de la bourse qui a toujours raison…

À l'heure des bilans, les comptes seront vite faits : Les A-20 Havoc, B-25 Mitchell, B-26 Marauder et A-26 Invader ayant opéré en Europe et en Méditerranée ont pris une part significative dans le succès des Alliés. Ils sont ainsi entrés dans le cercle restreint des machines de guerre parmi les plus redoutables du siècle dernier. Leur histoire, souvent négligée, pour ne pas dire méconnue, mérite donc d'être étudiée dans ce nouveau hors-série de Guy Julien, comme toujours massivement illustrés !

Aérojournal Hors-série n° 35
Mars - Avril 2020

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 € -
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

L 18255 - 35 H - F: 14,90 € - RD